



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer  
Maritiem Vervoer



# Scheepvaartreglement voor de Beneden- Zeeschelde

(koninklijk besluit van 23 september 1992)

HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen.....	4
Artikel 1. Toepassingsgebied.....	4
Artikel 2. Begripsomschrijvingen.....	4
Artikel 3. Verantwoordelijkheid.....	5
HOOFDSTUK II. Voorschriften betreffende het uitwijken.....	7
AFDELING I. Gedrag van de schepen bij elk soort zicht.....	7
Artikel 4. Toepassing.....	7
Artikel 5. Uitkijk.....	7
Artikel 6. Veilige vaart.....	7
Artikel 7. Gevaar voor aanvaring.....	8
Artikel 8. Maatregelen ter vermindering van aanvaring.....	8
Artikel 9. Gedrag in en buiten een vaargeul.....	9
Artikel 10. Opdraaien en kop vóór nemen.....	9
AFDELING II. Gedrag van de schepen in zicht van elkaar.....	10
Artikel 11. Toepassing.....	10
Artikel 12. Zeilschepen.....	10
Artikel 13. Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen.....	10
Artikel 14. Recht tegen elkaar in sturen.....	11
Artikel 15. Koers kruisen.....	11
Artikel 16. Maatregelen van het schip dat moet uitwijken.....	11
Artikel 17. Maatregelen van het schip dat koers moet houden.....	11
Artikel 18. Voorrangsregels.....	12
AFDELING III. Gedrag van de schepen bij beperkt zicht.....	13
Artikel 19. Gedrag bij beperkt zicht.....	13
HOOFDSTUK III. Lichten en dagmerken.....	14
Artikel 20. Toepassing.....	14
Artikel 21. Begripsomschrijvingen.....	14
Artikel 22. Zichtbaarheid van de lichten.....	15
Artikel 23. Werktuiglijk voortbewogen schepen.....	15
Artikel 24. Slepen en assisteren.....	16
Artikel 25. Zeilschepen.....	16
Artikel 26. Schepen bezig met de uitoefening van de visserij.....	17
Artikel 27. Onmanoeuvrerbaar, beperkt manoeuvreerbaar schip en bijzondere transporten.....	17
Artikel 28. Bovenmaatse zeeschepen.....	17
Artikel 29. Loodsschepen.....	18
Artikel 30. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart.....	18
Artikel 31. Bijzondere lichten en dagmerken.....	19
HOOFDSTUK IV. Geluids- en lichtseinen.....	20
Artikel 32. Begripsomschrijvingen.....	20
Artikel 33. Middelen voor geluidseinen.....	20
Artikel 34. Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen.....	20
Artikel 35. Geluidseinen bij beperkt zicht.....	21
Artikel 36. Aandachts- en waarschuwingsseinen.....	22
Artikel 37. Noodseinen.....	22
HOOFDSTUK V. Duwvaart.....	24
Artikel 38. Begripsomschrijvingen.....	24
Artikel 39. Lichten voor duwstellen.....	24
HOOFDSTUK VI. Bepalingen voor kleine schepen.....	25
Artikel 40. Toepassing.....	25
Artikel 41. Lichten en dagmerken.....	25
Artikel 42. Vaarregels.....	26
HOOFDSTUK VII. Diverse bepalingen.....	27
Artikel 43. Verplichting tot wacht houden.....	27
Artikel 44. Meldingsplicht.....	27
Artikel 45. Bijzondere transporten.....	27

Artikel 46. Bijzondere gebeurtenissen .....	27
Artikel 47. Aanwijzingen, bevelen en berichten van tijdelijke aard.....	28
HOOFDSTUK VIII. Eindbepalingen .....	29
Artikel 48. Verplichting tot aan boord hebben van reglement en zeekaart.....	29
Artikel 49. Toezicht op de naleving van het reglement.....	29
Artikel 50. Opheffingsbepaling.....	29
Artikel 51. Opheffingsbepaling.....	30
Artikel 52. Inwerkingtreding .....	30
Artikel 53. Uitvoering.....	30

# HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen

## Artikel 1. Toepassingsgebied

- § 1. Dit reglement is van toepassing op de Beneden-Zeeschelde en de havens die daarmee in open gemeenschap zijn.
- § 2. Voor de toepassing van dit reglement is de Beneden-Zeeschelde begrensd door:
1. stroomopwaarts, het verlengde van de lijn getrokken door de twee richtingspalen gelegen op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen en stroomafwaarts, de Belgisch-Nederlandse grens;
  2. ter hoogte van de sluizen: de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom.

## Artikel 2. Begripsomschrijvingen

- § 1. In dit reglement wordt verstaan onder:
1. **schip**: een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als midden van verplaatsing te water;
  2. **zeeschip**: een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;
  3. **binnenschip**: een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;
  4. **bovenmaats zeeschip**: een zeeschip dat wegens zijn lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de dienst van het loodswezen wordt aangewezen overeenkomstig de door hem vastgestelde en aan varende bekend gemaakte normen;
  5. **sleepboot**: een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;
  6. **een zeilschip**: een schip dat onder zeil is mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
  7. **klein schip**: een schip met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd een sleepboot en een duwboot;
  8. **samenstel**: een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
  9. **schip** bezig met de uitoefening van de visserij: een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;
  10. **obstakel**: een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;
  11. **bijzonder transport**: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;
  12. **werktuiglijk voortbewogen schip**: een schip dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;
  13. **onmanoeuvreerbaar schip**: een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;
  14. **beperkt manoeuvreerbaar schip**: een schip dat door de aard van zijn werkzaamheden beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is voor een ander schip tijdig uit te wijken.
- Als beperkt manoeuvreerbaar schip wordt onder meer beschouwd:

1. een schip bezig met het leggen, onderhouden of het lichten van een navigatiemerk, een kabel of een pijpleiding;
2. een schip bezig met bagger- of onderwaterwerkzaamheden of met hydrografische verrichtingen.

§ 2. In dit reglement:

- a) wordt verstaan onder kapitein of schipper: diegene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;
- b) wordt verstaan onder vaarwater: het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;
- c) wordt verstaan onder vaargeul: het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;
- d) wordt verstaan onder de hoofdvaargeul en nevenvaargeul: de vaargeulen als zodanig aangeduid door de dienst van het loodswezen;
- e) is een schip "varende" wanneer het niet ten anker ligt, niet is gemeerd en niet aan de grond zit;
- f) betekent de uitdrukking "assisteren" het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;
- g) betekent de uitdrukking "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 inzinking aangeven;
- h) betekenen de woorden "lengte" en "breedte" van een schip de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;
- i) worden schepen geacht in zicht van elkaar te zijn, alleen dan wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;
- j) betekent de uitdrukking "beperkt zicht" elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp, of andere soortgelijke oorzaken;
- k) betekent "opdraaien" dat het schip dat vóór stroom of op stil water varende is, zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;
- l) betekent de uitdrukking "kop vóór nemen" dat het schip, dat tegen stroom varende is zodanig van vaarrichting verandert dat het vóór stroom komt te varen;
- m) dienst van het loodswezen: de directeur van de dienst van het loodswezen of zijn afgevaardigde;
- n) <sup>1</sup>opgeheven.

### **Artikel 3. Verantwoordelijkheid**

§ 1. Niets in dit reglement ontheft een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van dit reglement, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden is.

§ 2. Bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden,

---

<sup>1</sup> Art. 24§1 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, B.S. 16 juli 1999.

waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

- § 3. De leden van de bemanning zijn verplicht te gehoorzamen aan de bevelen van de kapitein of de schipper die hun ter naleving van de voorschriften van dit reglement worden gegeven; zij moeten tot deze naleving, ook zonder bevel, hun volle medewerking verlenen.

# **HOOFDSTUK II. Voorschriften betreffende het uitwijken**

## **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.

### **Artikel 5. Uitkijk**

Een schip moet te alle 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:

1. Door alle schepen:

1° het zicht;

2° de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;

3° de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;

4° bij nacht de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;

5° de toestand van wind, stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

6° de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte.

2. Bovendien door schepen uitgerust met een goed werkende radar:

1° de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;

2° eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;

3° de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;

4° de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;

5° het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;

6° de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving.

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

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

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

2. moet een schip, met een lengte van minder dan 12 m dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, voorzien zijn van een motor die, voor onmiddellijk gebruik gereed is en het schip in staat stelt een snelheid van ten minste 6 km per uur door het water te kunnen handhaven.
- § 3. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt, telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die bij artikel 31, § 3 voorgeschreven lichten of dagmerken voeren.
- § 4.
1. Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt, schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte, bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende schip gaande houden totdat het vóór stroom varende schip de engte of de bocht is doorgevaren ofwel de aanlegplaats is voorbijgevaren;
  2. wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een bocht waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de bocht vrij is;
  3. wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat geen hindernis aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de engte vrij is.
- § 5. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt zijn en voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.
- § 6. Het is verboden een schip dwarsstrooms te laten drijven. Dit verbod geldt niet voor verplaatsingen over korte afstand.
- § 7. Het is verboden te ankeren dan wel enig tuig over de grond te laten slepen binnen de afstand van 200 m boven tot 200 m beneden de plaats waar een kabel of een leiding is gelegen.

## **Artikel 7. Gevaar voor aanvaring**

- § 1. Een schip moet alle beschikbare middelen gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt zodanig gevaar geacht te bestaan.
- § 2. Wanneer op een schip een goed werkende marifooninstallatie en goed werkende radarapparatuur zijn aangebracht, moet daarvan dusdanig gebruik gemaakt worden, dat vroegtijdige waarschuwing voor het gevaar voor aanvaring wordt verkregen.
- § 3. Er mogen geen gevolgtrekkingen worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

## **Artikel 8. Maatregelen ter vermijding van aanvaring**

- § 1. Alle maatregelen ter vermijding van aanvaring moeten indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig en duidelijk zijn en ruim op tijd worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.
- § 2. Indien zulks noodzakelijk is ter 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 is voorbijgevaren en goed vrij is.

## **Artikel 9. Gedrag in en buiten een vaargeul**

- § 1. Een schip dat in een vaargeul varende is en de richting ervan volgt, moet de rand van de vaargeul aan zijn stuurboordzijde houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- § 2. Met uitzondering van een schip met een lengte van minder dan 12 m moet elk schip, dat buiten de vaargeul varende is en de richting ervan volgt, stuurboordwal houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- § 3. een schip met een lengte van minder dan 12 m moet zich, waar dit uitvoerbaar is, uit de vaargeul verwijderd houden.
- § 4. Behoudens het gestelde in artikel 18 voor onmanoeuvrereerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en kleine schepen:
1. mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.  
Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;
  2. mag een schip dat een vaargeul wil binnenvaren, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul vaart en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.  
Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het de vaargeul binnenvaart, uitwijken voor een schip dat de vaargeul volgt;
  3. mag een schip dat een vaargeul wil verlaten de koerslijn van een schip dat buiten die vaargeul vaart en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.  
Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het de vaargeul verlaat, uitwijken voor bedoeld schip dat buiten de vaargeul vaart.
- § 5. Schepen moeten, indien voor hen geen bepaalde ankerplaats bij of krachtens een reglement is aangewezen, deze kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten ze ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk langs de zijde daarvan zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.
- § 6. Schepen mogen zonder de toestemming van de dienst van het loodswezen niet vóór of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen zich ophouden, of ankeren zodanig dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden.
- § 7. <sup>2</sup>Tenzij met toestemming van de plaatselijke daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole is het een niet gemeerd schip verboden te laden, te lossen of te bunkeren. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

## **Artikel 10. Opdraaien en kop vóór nemen**

- § 1. Een schip dat vóór stroom vaart en dat wil opdraaien moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het opdraaien over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.
- Elk in de nabijheid tegen stroom varend schip moet in dat geval gaande houden en elk ander in de nabijheid zijnde vóór stroom varend schip zijn vaart minderen tot het opdraaiende schip geen hinder tot doorvaren meer vormt.

---

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

- § 2. Een schip dat wil opdraaien over stil water moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het opdraaien over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. In de nabijheid zijnde schepen moeten zo nodig ruimte maken.
- § 3. Een schip mag slechts kop vóór nemen indien daardoor andere schepen niet worden gehinderd. Bovendien moet het, mede bij vertrek van een anker- of meerplaats, zijn bedoeling van kop vóór te nemen eveneens kenbaar maken aan de in de nabijheid zijnde schepen door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het kop vóór nemen over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.
- § 4. Het is verboden met een schip vóór een havenmond op te draaien of kop vóór te nemen wanneer andere schepen die havenmond aanlopen of verlaten.

## **AFDELING II. Gedrag van de schepen in zicht van elkaar**

### **Artikel 11. Toepassing**

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

### **Artikel 12. Zeilschepen**

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

- § 1. Indien één der zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordwal houdt, moet het andere zeilschip uitwijken.
- § 2. Indien geen van beide zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul de stuurboordwal houdt:
1. ingeval beide zeilschepen over verschillende boeg liggen, moet het zeilschip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het zeilschip dat over bakboordboeg ligt;
  2. ingeval beide zeilvaartuigen over dezelfde boeg liggen, moet het zeilschip aan loefzijde uitwijken voor het zeilschip aan lij;
  3. ingeval een zeilschip dat over stuurboordboeg ligt aan zijn loefzijde een zeilschip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat zeilschip over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, moet het daarvoor uitwijken;
  4. in dit artikel wordt onder loefzijde verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, ingeval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die waarover het grootste langscheepse zeil bijstaat.

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

- § 1. Onafhankelijk van hetgeen is voorgeschreven in hoofdstuk 2, afdelingen 1 en 2, alsmede in artikel 42, moet elk schip dat een ander schip oploopt, uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.
- § 2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan  $22,5^\circ$  achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklucht daarvan zou kunnen zien doch geen van de beide zijlichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaren en goed vrij is.
- § 3. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als oplopend schip beschouwen en uitwijken.

- § 4. Een werktuiglijk voortbewogen schip dat een ander schip oploopt, moet aan de bakboordzijde van dat schip voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn bakboordzijde geven dan wijkt het naar stuurboord uit en geeft één korte stoot.
- § 5. Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken mag, in afwijking van hetgeen in § 4 is voorgeschreven, het oplopende schip aan de stuurboordzijde van het opgelopene voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door 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 indien het niet kan medewerken tot het oplopen of indien naar zijn mening het oplopen onmogelijk is.
- § 7. Een zeilschip moet een ander schip bovenwinds oplopen en zijn voornemen, naargelang de omstandigheid, kenbaar maken door het geluidsein omschreven in § 4 of § 5.
- § 8. Het opgelopen schip is verplicht het oplopen te vergemakkelijken door tijdig en genoegzaam vaart te verminderen en het oplopende schip zoveel mogelijk ruimte te geven.
- § 9. Dit artikel is niet van toepassing op een schip dat binnen de vaargeul een buiten de vaargeul varend schip oploopt en omgekeerd.
- § 10. Schepen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

#### **Artikel 14. Recht tegen elkaar in sturen**

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

#### **Artikel 15. Koers kruisen**

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt moet, behalve waar artikel 9, § 4 anders voorschrijft, het vaartuig 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, tijds ruim voldoende maatregelen nemen om goed vrij te blijven.

#### **Artikel 17. Maatregelen van het schip dat koers moet houden**

- § 1. Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken moet het andere zijn koers behouden in zover bij dit reglement niet anders is bepaald.

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

## **Artikel 18. Voorrangsregels**

Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft:

§ 1. Moet een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, uitwijken voor:

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

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

§ 3.

1. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul, uitwijken voor:
  - een manoeuvrerbaar schip;
  - een bovenmaats zeeschip;
  - een beperkt manoeuvrerbaar schip;
  - een werktuiglijk voortbewogen schip;
  - een zeilschip;
2. moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul, voor zover mogelijk, uitwijken voor:
  - een onmanoeuvrerbaar schip;
  - een bovenmaats zeeschip;
  - een beperkt manoeuvrerbaar schip.

§ 4.

1. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;
2. moet een bovenmaats zeeschip dat varende is en in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvrerbaar schip dat in de vaargeul in bedrijf is en ten anker ligt, zijn voornemen dit laatste voorbij te varen te kennen geven door een geluidsein van drie korte stoten gevolgd door één lange. In dat geval moet het beperkt manoeuvreerbare schip zich zo spoedig mogelijk naar de rand van de vaargeul begeven.
3. mag een bovenmaats zeeschip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen.

§ 5.

1. moet een beperkt manoeuvrerbaar schip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;
2. mag een beperkt manoeuvrerbaar schip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich ervan

heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen.

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

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

§ 3. Een schip dat alleen met radar de aanwezigheid van een ander schip waarneemt moet vaststellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar zo dicht nadert dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan. Is dit het geval, dan moet het bijtijds maatregelen ter vermijding daarvan nemen.

§ 4. Behalve wanneer is vastgesteld dat geen gevaar voor aanvaring bestaat, moet elk schip dat meent voorlijker dan dwars het mistsein te horen van een ander schip of dat een te dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden.

Indien nodig moet de vaart geheel uit het schip worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig gemanoeuvreed worden tot het gevaar voor aanvaring is geweken.



1. een bal: een middellijn van ten minste 0,50 m;
2. een cilinder: een middellijn van ten minste 0,50 m en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
3. een kegel: een grondvlak met een middellijn van ten minste 0,50 m en hoogte gelijk aan zijn middellijn;
4. een ruit: twee kegels zoals beschreven in 3° die het grondvlak gemeen hebben.

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

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

#### § 3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken.

De loodrechte onderlinge afstand tussen de lichten of de dagmerken bedraagt, tenzij in dit reglement anders is bepaald, ten minste 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 regelingen.

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

### Artikel 22. Zichtbaarheid van de lichten

In dit reglement wordt verstaan onder:

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

### Artikel 23. Werktuiglijk voortbewogen schepen

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

1. een toplicht op het voorschip;
2. een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;
3. zijlichten;
4. een heklicht.

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

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

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

#### § 4. De zijlichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

#### § 5. Samenstellen van varende, langszij aan elkaar gekoppelde schepen, niet zijnde kleine schepen, moeten voeren:

1. op elk voortstuwend schip het toplicht of de toplichten;

2. op elk niet voortstuwend schip een rondom zichtbaar wit helder licht geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwend schip en bij een lengte van meer dan 110 m, twee dergelijke lichten, één voorop en één achterop op gelijke hoogte;
3. de 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 2;
4. op elk schip het heklicht.

## **Artikel 24. Slepen en assisteren**

- § 1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen schip dat één of meer schepen sleept of assisteert moet, behalve de zijlichten en het heklicht, onder of boven het in artikel 23, § 1, 1, bedoelde toplicht een tweede wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.
- § 2. Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren, moet ieder, onder of boven de in § 1 genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.
- § 3. De bij § 1 en § 2 bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van ten minste 2 m op een schip met een lengte van minder dan 50 m en op een hoogte van ten minste 3 m op een schip met een lengte van 50 m en meer.
- § 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 zijlichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in artikel 27, § 1.
- § 7.
1. Een binnenschip dat wordt gesleept moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 4 m.  
Een binnenschip met een lengte van meer dan 110 m dat wordt gesleept, moet twee dergelijke lichten voeren, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte.  
Het laatste binnenschip van een sleep moet bovendien het heklicht voeren.
  2. Elk binnenschip dat wordt gesleept, moet als dagmerk een gele bal voeren, daar waar deze het best kan worden gezien.
- § 8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dit het best kan worden gezien:
1. een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;
  2. een ruit aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.
- § 9. Een schip dat wordt geassisteerd, moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen schip van zijn soort en lengte.

## **Artikel 25. Zeilschepen**

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



## **Artikel 26. Schepen bezig met de uitoefening van de visserij**

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

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

## **Artikel 27. Onmanoeuvrerbaar, beperkt manoeuvrerbaar schip en bijzondere transporten**

§ 1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren:

1. twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien en wanneer het vaart door het water loopt tevens het toplicht of de toplichten, de zijlichten en het heklicht;
2. twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 2. Een beperkt manoeuvrerbaar schip moeten voeren:

1. drie rondom zichtbare heldere lichten, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste licht moeten rood en het middenste licht moet wit zijn.
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. wanneer het vaart door het water loopt: tevens het toplicht of de toplichten, de zijlichten en het heklicht;
6. wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel helder licht.

§ 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:

1. behalve de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;
2. een cilinder.

## Artikel 29. Loodsschepen

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

1. aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;
2. wanneer het varende is tevens de zijlichten en het heklicht;
3. wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten voorgeschreven onder 1<sup>o</sup>, de lichten of het dagmerk voorgeschreven voor een ten anker liggend schip.

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

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

§ 1. Ten anker liggende schepen.

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

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

§ 2. Gemeerde schepen.

Een gemeerd schip moet voeren, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, aan de zijde van het vaarwater en zo mogelijk ter hoogte van het dek op het voorschip en aan of nabij het hek: een rondom zichtbaar wit helder licht.

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

1. Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien:
  - de ankerlichten als bedoeld in § 1;
  - 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;

2. Indien de omstandigheden ter plaatse van het schip of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid of het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevaren, moeten in plaats van de onder 1<sup>o</sup> bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd:
  - a) aan de zijde of de zijden waar de doorvaart niet vrij is: twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;
  - b) aan de zijde of de zijden waar de doorvaart vrij is: twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;
3. de dienst van het loodswezen kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de onder 1 en 2 voorgeschreven lichten en dagmerken;
4. Indien de lichten of de dagmerken niet door het schip of het obstakel zelf kunnen worden gevoerd, moeten zij worden aangebracht op een andere doelmatige wijze;
5. In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het schip of het obstakel worden aangeduid door betonning volgens het I.A.L.A. maritiem betonningsstelsel voor zone A.

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

## **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 bezig met werkzaamheden, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een geel helder flikkerlicht voeren om aan te duiden dat het die werkzaamheden uitvoert.
- § 3. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende of gezonken schepen, met inbegrip van zeeschepen, waarvoor gevaar voor golfslag of zuiging veroorzaakt door voorbijvarende schepen zou kunnen ontstaan moeten, behalve de lichten en de dagmerken in dit reglement voorgeschreven, voeren:
1. twee heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward;
  2. een vlag met twee horizontale banen van gelijke breedte, de bovenste rood en de onderste wit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee vlaggen, waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van vermelde kleuren.
- § 4. Drijvende leidingen, vast verbonden aan de wal of aan ten anker liggende dan wel gemeerde schepen, die de scheepvaart kunnen hinderen, moeten over de gehele lengte worden aangeduid door rondom zichtbare gele gewone lichten of gele vlaggen geplaatst op een onderlinge afstand van ten hoogste 50 m en op een hoogte van ten minste 1,50 m boven de leiding.

## HOOFDSTUK IV. Geluids- en lichtseinen

### Artikel 32. Begripsomschrijvingen

In dit reglement wordt verstaan onder:

1. een fluit: elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;
2. korte stoot: een geluidssein van ongeveer één seconde duur;
3. een 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; een schip met een lengte van 100 m of meer moet tevens zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De fluit, de klok en de gong moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen, die dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.
- § 2. Een klein schip is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven bij § 1, aan boord te hebben, in dit geval, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig 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. Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen

§ 1.

1. Behoudens wanneer het een klein schip is, moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring, met een ander in zicht zijnd 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 klein schip mag, in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

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

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

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

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

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

Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen.

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

3. 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 bepalingen geldt niet voor de klok- en gongslagen of reeksen klok- en gongslagen.

## § 2. Bijzondere geluidsseinen.

1. Een aan de grond zittende schip, waarvan de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, moet dit aan naderende schepen kenbaar maken door vier korte stoten gevolgd door twee lange stoten.
2. Een zeeschip, dat wordt geassisteerd of dat wordt gesleept, mag aan de sleepboten en deze mogen aan het zeeschip de volgende geluidsseinen geven:
  - een korte stoot van het zeeschip om aan te geven: "De vóórsleepboten moeten het voorschip stuurboord uittrekken";
  - twee korte stoten van het zeeschip om aan te geven: "De vóórsleepboten moeten het voorschip bakboord uit trekken";
  - één korte stoot en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: "De achtersleepboten moeten het achterschip bakboord uittrekken";
  - twee korte stoten en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven: "De achtersleepboten moeten het achterschip stuurboord uit trekken";
  - een reeks korte stoten van het zeeschip om aan te geven: "De sleepboten moeten ophouden met trekken";
  - een reeks korte stoten van een achtersleepboot om aan te geven: "Het zeeschip komt te ver achteruit";
  - een reeks korte stoten van een vóórsleepboot om aan te geven: "Het zeeschip komt te ver vooruit".

De sleepboten moeten het door het zeeschip gegeven geluidsein herhalen.

## **Artikel 35. Geluidsseinen bij beperkt zicht**

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

§ 2. Door schepen die varende zijn:

1. Een 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.
2. Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel moet, wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.
3. Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij of een schip dat een ander schip sleept, moet als het varende is, in plaats van de seinen voorgeschreven onder 1 en 2, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven.

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

§ 3. Door ten anker liggende schepen:

Een ten anker liggend schip moet, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden. Op een schip met een lengte van 100 m of meer wordt de klok geluid op het voorschip of daar waar het trekkend anker uit staat en wordt, onmiddellijk na het luiden van de klok, de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel geluid op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uit staat. Een ten anker liggend schip mag bovendien één korte, één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

§ 4. Door aan de grond zittende schepen.

Een aan de grond zittend schip geeft het sein met de klok en, indien vereist, het sein met de gong, zoals voorgeschreven bij § 3 en bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok onmiddellijk voor en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door één lange stoot geven.

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

## Artikel 36. Aandachts- en waarschuwingsseinen

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

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

§ 3. Eveneens moet één lange stoot als waarschuwingssein worden gegeven, indien het onder bijzondere omstandigheden nodig is de aandacht te trekken ter voorkoming van aanvaring.

§ 4. Zo nodig, moeten de in dit artikel bedoelde seinen tijdig worden herhaald.

§ 5. Het gebruik van zeer felle flikker- of zwaailichten, zoals "strobe-lichten", om de aandacht te trekken is verboden.

## Artikel 37. Noodseinen

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

1. een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
2. een sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ● ● ● ■ ■ ■ ● ● ● (S.O.S.) van de Morse Code;
3. een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord "MAYDAY";
4. een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
5. langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
6. seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
7. een licht dan wel een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;

8. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

## HOOFDSTUK V. Duwvaart

### Artikel 38. Begripsomschrijvingen

§ 1. In dit reglement wordt verstaan onder:

1. **duwstel**: een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;
2. **duwboot**: een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

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

### Artikel 39. Lichten voor duwstellen

§ 1. Een duwstel met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 2 m, dat varende is, moet voeren:

1.
  - 1° drie toplichten vóór op het voorste schip of ingeval meerdere schepen zich vooraan bevinden, vóór op het aan bakboord geplaatste van die voorste schepen opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengteas van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van 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 langer dan het bovenste licht bedoeld onder 1°;
2. 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.
3.
  - 1° drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengteas, 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 varende is, moet de lichten voeren voorgeschreven bij artikel 23 voor een werktuiglijk voortbewogen schip.



## **HOOFDSTUK VI. Bepalingen voor kleine schepen**

### **Artikel 40. Toepassing**

Dit hoofdstuk bevat de afwijkende bepalingen voor kleine schepen.

### **Artikel 41. Lichten en dagmerken**

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

1. een toplicht. Dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 m hoger dan de zijlichten zijn aangebracht, maar het mag lager dan 2 m boven de romp zijn geplaatst.
2. 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;
3. een heklicht. Dit licht mag worden weggelaten indien het onder 1 bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

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

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

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

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

1. hetzij de zijlichten en een heklicht. De zijlichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengteas van het schip bevinden. Zij moeten zijn aangebracht op een plaats, waar zij niet door de zeilen worden afgeschermd. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengteas van het schip;
2. hetzij de zijlichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst aan of nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;
3. hetzij, voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m, een rondom zichtbaar wit gewoon licht, daar waar dit het best kan worden gezien.

§ 6. Een klein door spierkracht voortbewogen schip dat varende is, moet een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.

§ 7. Een klein schip dat ten anker of gemeerd ligt moet, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht daar waar dit het best kan worden gezien, een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.

§ 8. Een klein schip behoeft de voorgeschreven dagmerken niet te voeren, behalve de bij artikel 25, § 2 voorgeschreven kegel die van kleinere afmetingen mag zijn.

§ 9. Een klein schip, met uitzondering van een zeilplank, moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector; bij zeilschepen moet deze worden gevoerd ten minste 4 m

boven het wateroppervlak en bij werktuiglijk voortbewogen schepen zo hoog mogelijk boven de opbouw.

## **Artikel 42. Vaarregels**

- § 1. Wanneer twee kleine schepen ongeacht de wijze van voortstuwing, elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat moet het schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater houdt zijn weg vervolgen en moet het andere uitwijken.
- § 2. Wanneer een 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 § 1:
1. het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere klein schip;
  2. het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip met een lengte van minder dan 20 m.
- § 3. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in § 1:
1. twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren;
  2. de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken.
- § 4. Een kleine schip dat ingevolge het bij één der voorgaande paragrafen gestelde verplicht is uit te wijken, moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit toelaten, vermijden vóór het andere schip over te lopen.
- § 5. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden, behoudens in het geval genoemd in § 1, onderstaande regelen:
1. wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, moet het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;
  2. wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, moet het loefwaarste schip uitwijken voor het lijwaartse;
  3. wanneer een schip over stuurboordboeg ligt en aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt moet het voor laatstgenoemd schip uitwijken.

## HOOFDSTUK VII. Diverse bepalingen

### Artikel 43. Verplichting tot wacht houden

- § 1. Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip een persoon aanwezig zijn die de wacht houdt en die, bij aanroepen door een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van dit reglement, verplicht is antwoord te geven.
- § 2. Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip uitgerust met een marifooninstallatie de bij het eerste lid genoemde of een andere persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde overheid daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij oproepen door of vanwege de dienst van het loodswezen daarop antwoord geven.

### Artikel 44. Meldingsplicht

- § 1. <sup>3</sup>De kapitein of schipper moet onverwijld aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie melden:
- a) dat zijn schip
    - 1. aan de grond is geraakt of gezonken;
    - 2. in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan dan wel zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;
    - 3. een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;
    - 4. lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren, of dreigt te verliezen;
    - 5. brand aan boord heeft;
    - 6. zodanige schade heeft opgelopen dan de manoeuvreerbaarheid ervan of de veiligheid daardoor wordt beïnvloed, dan wel
  - b) dat hij een hindernis in het vaarwater heeft aangetroffen.
- § 2. Wanneer er tevens gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de kapitein of schipper bovendien de naderende vaart waarschuwen.

### Artikel 45. Bijzondere transporten

- § 1. Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de overheid die de Beneden-Zeeschelde beheert.
- § 2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

### Artikel 46. Bijzondere gebeurtenissen

- § 1. <sup>4</sup>Zonder vergunning van de plaatselijk daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.
- § 2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

---

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

<sup>4</sup> Art. 24§4 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, *B.S.* 16 juli 1999.

## **Artikel 47. Aanwijzingen, bevelen en berichten van tijdelijke aard**

- § 1. <sup>5</sup>Kapiteins en schippers zijn verplicht de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard op te volgen welke in bijzondere gevallen, met betrekking tot de doorvaart worden gegeven door de met de politie te water belaste overheid van de federale politie, de dienst van het loodswezen en door de ambtenaren van de overheid die de Beneden-Zeeschelde beheert, in het belang van de veiligheid der schepen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.
- § 2. Onder de in § 1 genoemde aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard wordt mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart opgenomen in de kennisgevingen gepubliceerd door de dienst van het loodswezen en, zo nodig, opgenomen in het Bericht aan de Schipperij.

---

<sup>5</sup> Art. 24§5 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, *B.S.* 16 juli 1999.

## HOOFDSTUK VIII. Eindbepalingen

### Artikel 48. Verplichting tot aan boord hebben van reglement en zeekaart

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

- 1° een bijgewerkt exemplaar van dit reglement;
- 2° de bijgewerkte, meest recente uitgave van de officiële zeekaart van de Beneden-Zeeschelde.

Deze moeten op eerste aanvraag van een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van het reglement, ter inzage worden gegeven.

### Artikel 49. Toezicht op de naleving van het reglement

§ 1. <sup>6</sup>Zien toe dat dit reglement wordt nageleefd:

- de met de politie te water belaste overheid van de federale politie
- de daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole

§ 2. In de toegangseulen tot de sluisen oefenen, benevens de bevoegde overheden van de stad Antwerpen, de in § 1 genoemde ambtenaren het toezicht uit op de naleving van dit reglement.

Voor de toepassing van artikel 47 handelen deze laatsten echter uitsluitend op verzoek van de bevoegde overheden van de stad Antwerpen.

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

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

### Artikel 50. Opheffingsbepaling

Het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juni 1987, wordt opgeheven.

---

<sup>6</sup> Art. 24§6 Koninklijk besluit van 3 mei 1999 tot wijziging en opheffing van diverse koninklijke besluiten met betrekking tot de gedeeltelijke overheveling van het korps van de zeevaartpolitie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de federale politie, *B.S.* 16 juli 1999.

### **Artikel 51. Opheffingsbepaling**

Het koninklijk besluit van 27 januari 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde wordt ingetrokken.

### **Artikel 52. Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

### **Artikel 53. Uitvoering**

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