



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Maritiem Vervoer



Politierglement van de Beneden-Zeeschelde

(Koninklijk besluit van 23 september 1992)

HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen.....	3
HOOFDSTUK II. Bepalingen betreffende de scheepvaart.....	6
Afdeling I. Algemeenheden	6
Afdeling II. Ankeren van schepen	9
Afdeling III. Meren van schepen.....	10
Afdeling IV. Stroken bestemd voor het meren of ankeren van Staatsschepen, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en van plezierboten	11
Afdeling V. Bepalingen gemeen aan geankerde of gemeerde schepen	11
Afdeling VI. Scheepvaartbewegingen.....	13
Afdeling VII. Bijzondere bepalingen voor binnenschepen. Vaste installaties.....	13
Afdeling VIII. Algemene maatregelen.....	14
HOOFDSTUK III. Instandhouding van de Beneden-Zeeschelde en de aanhorigheden ervan. Bescherming van scheepvaart- en waterstandgestel	15
HOOFDSTUK IV. Bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren	18
Afdeling I. Bepalingen voor zeeschepen	18
Afdeling II. Bepalingen voor alle schepen	20
Afdeling III. Verplichtingen van uitbaters van laad- en losinstallaties.....	21
HOOFDSTUK V. Diverse bepalingen.....	23
Bijlage 1. Gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren	25
Bijlage 2. Checklist voor schepen.....	26
Bijlage 3. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een schip op weg naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik mededeelt.....	29
Bijlage 4. De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken.....	30

HOOFDSTUK I. Algemene bepalingen

Artikel 1

§ 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 de Beneden-Zeeschelde, en haar aanhorigheden alsmede op 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 rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen en stroomafwaarts, de Belgisch-Nederlandse grens;
2. ter hoogte van de sluisen: de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom.

Artikel 2²

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 middel van verplaatsing te water;
2. **zeeschip**: een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;
3. **zeetankschip**: een zeeschip gebouwd voor het vervoer in bulk van ontvlambare vloeistoffen, van vloeibaar gas, van chemicaliën of geschikt voor dat vervoer;
4. **binnenschip**: een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;
5. **samenstel**: een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
6. **plezierboot**: een schip dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen onder welke vorm ook, aan pleziervaart doet of hiertoe bestemd is;
7. **vaarwater**: het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat voor schepen bevaarbaar is;
8. **vaargeul**: het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;
9. **kapitein of schipper**: degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;
10. **«dag» en «nacht»**: de periode gelegen tussen de officiële zonsopgang en zonsondergang en omgekeerd;
11. **S.O.L.A.S.**: het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, alsmede het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en alle latere wijzigingen;
12. **I.M.O.**: Internationale Maritieme Organisatie;
13. **I.M.D.G.-Code**: de bepalingen van de Internationale maritieme Code voor gevaarlijke goederen opgemaakt door de I.M.O. en van artikel 108 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartpolitierglement, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 mei 1985;
14. **I.M.O. Gas Carrier Codes**: de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O., en deze van het ministerieel besluit van 17 juli 1981 betreffende aanvullende voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren;
15. **I.M.O. Bulk Chemical Code**: de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O. en deze van het

¹ Art. 44 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

² 19°, 20°, 23° t.e.m. 33° : Art. 45 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

- ministerieel besluit van 24 juni 1975 betreffende aanvullende voorschriften voor schepen die gevaarlijke stoffen in bulk vervoeren, laatst gewijzigd bij het ministerieel besluit van 12 april 1983;
16. **I.M.O. Code of Safe Practice for solid bulk cargoes**: de voorschriften betreffende het veilig laden en vervoeren van stortgoederen, uitgegeven door de I.M.O.;
 17. **A.D.N.R.**: Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn;
 18. **de beheerder**: de eigenaar van de Beneden- Zeeschelde of degene die hij met het beheer ervan heeft gelast;
 19. **exploitant**: eigenaars, reders, charteraars, beheerders of agenten van een schip, daaronder mede begrepen de kapitein;
 20. **een 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 I.M.O. Bulk Chemical Code, vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de I.M.O. Gas Carrier Code en vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code;
 - stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de I.M.O. Bulk Chemical Code of paragraaf 1.1.6 van de I.M.O. Gas Carrier Code;
 - oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-Verdrag, schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-Verdrag, schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-Verdrag;
 21. **Marpol Verdrag**: de meest recente versie van het Internationale 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.
 22. **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;
 23. **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;
 24. **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;
 25. **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;
 26. **Ongeval**: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee;
 27. **Maatschappij**: een maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van S.O.L.A.S.;
 28. **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 S.O.L.A.S.;
 29. **BC-code**: de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;
 30. **Verkeersbegeleidingssysteem (VBS)**: een dienst die is opgezet om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;
 31. **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;

32. **Agent:** de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;
33. **De Minister:** de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.

HOOFDSTUK II. Bepalingen betreffende de scheepvaart

Afdeling I. Algemeenheden

Artikel 3

- § 1. Geen schip of samenstel wordt op de Beneden-Zeeschelde toegelaten indien het ingevolge de aard of de toestand van zijn voortstuwingsmiddelen of stuurinrichting niet op veilige wijze de stroom kan bevaren.
- § 2. Behoudens andersluidende bepalingen moet ieder schip op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren. Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van minstens 50 m leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.
- § 3. Zeeschepen moeten overdag hun nationale vlag voeren. Alle andere schepen hijsen hun nationale vlag op verzoek van de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.

Artikel 3bis³

De reder of beheerder van een schip met een brutotonnenmaat van 300 of meer dat op weg is naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik, 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 Gewest de in bijlage 3 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 3ter⁴

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 S.O.L.A.S. 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 kan worden 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.

³ Art. 46 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

⁴ Art. 47 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

Artikel 3quater⁵

§ 1. Bepalingen inzake automatische identificatiesystemen voor schepen gebouwd op of na 1 juli 2002 die naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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 haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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 tijdschema :

- a) passagiersschepen : uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- b) tankschepen : uiterlijk bij de eerste inspectie van de veiligheidsuitrusting na de datum van inwerkingtreding van dit besluit;
- c) 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 deze 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 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 3quinquies⁶

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 S.O.L.A.S. 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

⁵ Art. 48 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

⁶ Art. 49 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

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

Artikel 3sexies⁷

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 verkeersbegeleidingssysteem wordt toegepast dat mede door het bevoegde 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 3septies⁸

Schepen van de onderstaande klassen met een brutotonnenmaat van 300 of meer, wanneer ze naar zee varen of de haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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 haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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

⁷ Art. 50 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

⁸ Art. 51 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

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 4

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

Artikel 5

Iedere kapitein of schipper die buiten de vaargeul vaart, doet dat op eigen risico en gevaar.

Afdeling II. Ankeren van schepen

Artikel 6

§ 1. Schepen kunnen ankeren op de volgende ankerplaatsen:

- a) in de «Schaar van de Oude Doel»;
- b) onder de linkeroever, bezuiden de lichtenlijn van Liefkenshoek;
- c) onder de rechteroever, stroomopwaarts van het bakken «Meestooft», met dien verstande dat:
 1. zeeschepen in deze ankerplaats zo dicht mogelijk bij de rechteroever moeten ankeren, en
 2. andere schepen in het zuidelijk deel van deze ankerplaats eveneens zo dicht mogelijk bij de rechteroever, moeten ankeren.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in de paragrafen 3 tot 5 van dit artikel en in de artikelen 8 en 33 mag geankerd worden in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en het verlengde van de rechte lijn getrokken door de richtingspalen van het «Boomke», met dien verstande dat:

1. zeeschepen moeten ankeren aan de rand van de vaargeul, en
2. andere schepen zo dicht mogelijk bij de oever ten anker moeten komen.

§ 3. In het belang van een veilige scheepvaart mogen de ambtenaren en bedienden van de beheerder de in § 1 en § 2 vermelde ankerplaatsen bestemmen voor door hen aangeduide schepen.

§ 4. In het in § 2 bedoelde gedeelte van de Beneden-Zeeschelde is het in ieder geval verboden te ankeren:

1. tussen het midden van de vaargeul en de rechteroever, vanaf de zuidelijke grens van de Beneden-Zeeschelde tot aan de rechte lijn getrokken over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 m bewesten van het westelijk hoofd van de toegangseul tot de Royerssluis;
2. in de zone begrensd, ten zuiden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m stroomopwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de zuidereinden van de aan beide oevers gelegen pontons (oud Sint-Annaveer) verbindt, en, ten noorden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m stroomafwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de noordereinden van deze pontons verbindt.

§ 5. In het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen de in § 4, 2°, bepaalde zone en een rechte lijn getrokken dwars over de stroom ter hoogte van de noordkant van het loodswezengebouw, mogen alleen zeeschepen met een lengte over alles van 90 m of minder

ankeren mits de ambtenaren en bedienden van de beheerder toestemming verlenen. Zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 90 m, die bestemd zijn voor of komen van de Boven-Zeeschelde en loodsverrichtingen moeten uitvoeren of douane-, immigratie- en andere formaliteiten vervullen, moeten daartoe op de rede van Oosterweel ankeren.

§ 6. Onverminderd het bepaalde in § 1, mogen schepen in de Beneden-Zeeschelde ankeren stroomafwaarts van de richtingspalen van het «Boomke». Behalve wanneer het onmogelijk is, ankeren zij zo dicht mogelijk aan de rand van de vaargeul zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

Het is echter verboden:

1. zich op te houden of te ankeren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen, of in de nabijheid van één van die plaatsen, zo dat andere schepen daarvan hinder ondervinden;
2. aan schepen met geringe diepgang in de vaargeul te ankeren.

§ 7. Het is verboden te ankeren aan de zijde van het vaarwater waar het teken is geplaatst bestaande uit een vierkant wit bord met rode boord en rode diagonaal vanuit de linker bovenhoek naar de rechter benedenhoek, met daarop een zwart anker met de hals naar boven gericht.

Afdeling III. Meren van schepen

Artikel 7

§ 1. Het is verboden af te meren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen of in de nabijheid van één van die plaatsen, zo dat andere schepen daarvan hinder ondervinden.

§ 2. Een aan de Scheldekade gemeerd schip met een lengte over alles van meer dan 180 m mag twee of drie rijen kleinere schepen, en dat met een lengte van 180 m of minder mag een onbepaald aantal kleinere schepen langs zij hebben liggen, op voorwaarde dat de totale in beslag genomen breedte gerekend vanaf de kademuur tot en met het buitenste schip niet meer dan 50 m bedraagt. Voor de Scheldekaden nrs. 27 en 26 mag die breedte niet meer dan 40 m en voor nrs. 29 en 28 niet meer dan 32 m bedragen. Voor de toepassing van deze paragraaf wordt de stroomwaartse buitenrand van de ponton aan de rechteroever als kademuur beschouwd.

§ 3. Wanneer geen zeeschepen aan de Scheldekaden nrs. 29 tot 26 gemeerd liggen, mogen binnenschepen bestemd voor de Kattendijksluis aldaar tijdelijk meren, op voorwaarde dat de totale in beslag genomen breedte gerekend vanaf de kademuur tot en met het buitenste schip respectievelijk niet meer dan 40 m aan kaden nrs. 27 en 26 en 32 m aan kaden nrs. 29 en 28 bedraagt.

§ 4. De dukdalven, gelegen tussen de Kattendijk- en de Royerssluis, mogen slechts gebruikt worden voor het tijdelijk meren van binnenschepen, met voorrang voor die welke niet over mechanische voortstuwingsmiddelen beschikken. De aldaar gemeerde schepen mogen in noordelijke richting niet meer dan 5 m buiten de meest noordelijke dukdalf uitsteken en de gezamenlijke breedte van die schepen mag niet groter zijn dan 36 m.

§ 5. Schepen bestemd voor de Kattendijksluis, moeten, indien zij niet in de gelegenheid zijn tussen de Royerssluis en het Bonapartedok te meren, in afwachting dat ze de sluis kunnen binnenvaren, ten anker komen onder de linkeroever, onverminderd de toepassing van artikel 6, § 3 en § 4, en van de artikelen 8 en 33.

§ 6. Onder alle omstandigheden kan de havenkapitein van Antwerpen, of zijn gemachtigde, de plaats tussen de Royerssluis en het Bonapartedok geheel of gedeeltelijk doen ontruimen.

§ 7. Schepen die in de stroom aan laad- en lossteigers gemeerd liggen, mogen slechts één binnenschip langs zij laten liggen op voorwaarde dat de Schelde-Inlichtingen-Dienst daarvan onverwijld in kennis wordt gesteld.

§ 8. De aan de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) gemeerde schepen mogen niet meer dan 20 m breedte, gerekend vanaf de stroomwaartse rand van de ponton tot en met het buitenste schip, in beslag nemen.

§ 9.

1. 1° Schepen mogen op de stroom slechts gemeerd worden tussen daartoe bestemde meerboeien. Het is verboden schepen te meren aan een bebakeninginrichting. Meerboeien voor publiek gebruik zijn geel gekleurd en gemerkt met een zwart letterteken « p ».
2. 2° De gezamenlijke breedte van schepen die hetzij rechtstreeks hetzij onrechtstreeks tussen meerboeien gemeerd liggen, mag 40 m niet te boven gaan.
3. 3° Schepen die hetzij rechtstreeks hetzij onrechtstreeks aan één enkele meerboei vastgemaakt zijn alsook schepen welke tussen meerboeien liggen, worden voor de toepassing van dit reglement als geankerde schepen beschouwd.

§ 10. In uitzonderlijke gevallen, waarover de met de politie te water belaste overheid van de federale politie oordeelt, kan deze afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit artikel.

Afdeling IV. Stroken bestemd voor het meren of ankeren van Staatsschepen, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en van plezierboten

Artikel 8

§ 1. Op de Beneden-Zeeschelde zijn drie stroken van de stroom bestemd voor het meren of ankeren van schepen van de Staat, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en plezierboten.

- a) De noordelijke strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in noordelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever benoorden voormelde ponton. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en plezierboten.
- b) De middelste strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in zuidelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever op ongeveer 375 m stroomopwaarts van die ponton, getrokken. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten.
- c) De zuidelijke strook is gelegen langs de linkeroever, tussen de zuidergrens van de middelste strook en de richtingslijn van twee bakens opgericht stroomopwaarts van voormelde zuidergrens. Naar de as van deze zuidelijke strook door twee of meer lichtboeien bebakend. Deze strook is bestemd voor het meren of ankeren van plezierboten.

§ 2. Het is alle andere dan in § 1 bedoelde schepen verboden zich in voornoemde stroomgedeelten te bevinden. Plezierboten mogen echter deze stroomgedeelten bevaren om de jachthaven binnen of buiten te varen. In de zuidelijke strook mogen evenwel andere schepen meren of ankeren met toestemming van de ambtenaren en bedienden van de beheerder.

Afdeling V. Bepalingen gemeen aan geankerde of gemeerde schepen

Artikel 9

§ 1. Geankerde schepen blijven op behoorlijke afstand van elkander verwijderd en laten voldoende bewegingsruimte over aan de schepen die achteraan komen. Het is bovendien verboden het anker te werpen binnen de zwaikring van een ander schip of van een boei.

§ 2. Aan boord van een geankerd schip moet bestendig een voldoende aantal bemanningsleden gehouden worden om steeds de nodige manoeuvres te kunnen uitvoeren om onder meer het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken indien de omstandigheden dit vereisen.

§ 3. Een geankerd schip mag alleen worden vastgemaakt aan de meerboeien bedoeld in artikel 7, § 9.

§ 4. Ongeacht hun meerplaats, mogen schepen slechts gemeerd worden aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen. Het is verboden schepen vast te maken inzonderheid aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaden. Het is eveneens verboden sluisdeuren en draaibruggen als steunpunten te gebruiken.

§ 5. De aan staketsels en kaden of langszijde van andere schepen gemeerde schepen moeten buitenboord voorzien zijn van geschikte en onzinkbare stootkussens of -worsten.

§ 6.

1. Schepen, behalve plezierboten, moeten voorzien zijn van een degelijke loodsladder; bij gebruik moet deze op stevige wijze worden vastgemaakt aan sterke en vaste onderdelen van het schip.
2. Aan boord van een zeeschip moet een lid van de bemanning toezicht houden op de staat en het gebruik van de loodsladder en meer in het bijzonder op de vasthechtingspunten ervan.

In de nabijheid van de loodsladder moet steeds een reddingsboei voor onmiddellijk gebruik klaar liggen en de ladder moet, zo nodig, behoorlijk verlicht worden.

Artikel 10

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

§ 2. Gemeerde binnenschepen moeten voor- of achteraan voldoende ruimte laten opdat andere schepen die van de kade vertrekken of eraan moeten aanleggen, veilig zouden kunnen manoeuvreren. Zij moeten aan de oeverzijde een anker klaar hebben om te laten vallen.

§ 3. Gemeerde of geankerde zeetankschepen moeten te allen tijde op het voor- en achterschip vastgemaakte en over de scheepzijde tot bijna tegen het watervlak neergelaten sleeplijnen voor onmiddellijk gebruik klaar houden. De sleeplijnen moeten van vonkvrij materiaal vervaardigd en van een oog voorzien zijn.

Artikel 11

§ 1. Gemeerde of geankerde schepen moeten zowel bij dag als bij nacht bewaakt worden opdat te allen tijde kan worden voldaan aan de voorschriften van artikel 17.

§ 2. De manoeuvres die aan gemeerde of geankerde schepen worden opgelegd door de ambtenaren of bedienden van de beheerder moeten onmiddellijk worden uitgevoerd. Daartoe moeten steeds manschappen aan boord zijn of ter beschikking staan.

§ 3. Aan boord van een geankerd of gemeerd schip moet tuig- en takelwerk dat buiten boord uitsteekt, ingehaald worden wanneer de veiligheid van de scheepvaart daardoor wordt verstoord, of op bevel van de ambtenaren en bedienden van de beheerder.

Artikel 12

§ 1. Langzij van elkaar gemeerde schepen moeten de doorgang van personen gedogen tussen de kade en die schepen en tussen die schepen onderling, in zoverre het belang van de scheepvaart of van de personen zelf dit vereist. De overgang van het ene schip naar het andere geschiedt door middel van een degelijke en veilige loopplank. Dit verkeer is echter niet toegelaten om schepen te laden of te lossen.

§ 2. Schepen die laden of lossen moeten alle maatregelen treffen, en met name een net of een soortgelijke uitrusting plaatsen, om te voorkomen dat voorwerpen of stoffen in het water terechtkomen.

§ 3. Artikel 528, eerste lid, en artikel 531, m.b.t. de toegangsmiddelen tussen schepen onderling, van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming zijn van toepassing op schepen die zich op de Beneden-Zeeschelde bevinden.

Afdeling VI. Scheepvaartbewegingen

Artikel 13

Een schip mag niet opdraaien noch kop vóór nemen in de zone begrensd, ten zuiden, door de rechte lijn die op een afstand van 200 m stroomopwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de zuidereinden van de aan beide oevers gelegen pontons (oud Sint-Annaveer) verbindt, en, ten noorden, door een rechte lijn die op een afstand van 200 m stroomafwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn door de noordereinden van voornoemde pontons.

Artikel 14

Schepen bestemd voor de dokken plaatsen zich in nuttige rangorde en voeren de vereiste manoeuvres uit zonder de doorvaart van andere schepen te hinderen.

Afdeling VII. Bijzondere bepalingen voor binnenschepen. Vaste installaties

Artikel 15

§ 1.

- a) Artikel 2, 1^o en 2^o, de artikelen 4, 5 en 7 alsmede artikel 8 met uitzondering van 3^o, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk zijn van toepassing op de binnenschepen die zich op de Beneden-Zeeschelde bevinden.
- b)
 - a) Een binnenschip mag niet varen wanneer de afstand tussen de waterspiegel en het laagste punt waarboven het schip niet meer waterdicht is, kleiner is dan 0,60 m. Indien zijn laadruimten echter met behoorlijk vastgemaakte luiken waterdicht zijn afgesloten, wordt voormelde afstand tot 0,30 m teruggebracht.
 - b) In geen geval mag de waterspiegel op geen enkel punt hoger reiken dan de omtreklijn van het vlak van de grootst toegelaten diepgang van het binnenschip.
- c) Binnenschepen kunnen te Antwerpen worden gemeten overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 67 tot 78bis van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935.

§ 2.

1. De eigenaar, exploitant en schipper van een binnenschip uitgerust met motoren of machines, al dan niet aangewend als voortstuwingsmiddel, moeten zorgen dat wordt voldaan aan wat in het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming is bepaald met betrekking tot motoren of stoommachines.
2. De eigenaar, de exploitant en de schipper van een in een vreemd land teboekgesteld of geregistreerd binnenschip moeten bewijzen dat voldaan is aan de wetten en verordeningen van dat land met betrekking tot de veiligheid van het werk aan motoren of stoommachines.

Artikel 16

§ 1. Vaste installaties als steigers, dukdalven en andere kunstwerken die het gemiddeld laagwaterpeil overschrijden, moeten 's nachts of bij een zichtbaarheid van minder dan 2 000 m aan hun uiteinden en zo nodig tussenin aangeduid worden, daar waar dit het best kan worden gezien, door drie lichten geplaatst in verticale lijn, het bovenste groen en beide andere rood. De onderlinge afstand tussen deze lichten bedraagt ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. De lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 2 000 m zichtbaar zijn.

§ 2. Indien vaste installaties in de zin van § 1 geplaatst worden om tijdelijk op de stroom of langs de oevers werken uit te voeren, worden deze bovendien, bij dag op de plaats waar ze best kunnen gezien worden, aangeduid door twee rode vlaggen loodrecht onder elkaar geplaatst.

§ 3. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op vaste installaties van bebakening of verlichting van het vaarwater.

Afdeling VIII. Algemene maatregelen

Artikel 17

- § 1. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie of de plaatselijke daartoe aangeduide ambtenaar belast met de scheepvaartcontrole en de beheerder zijn gemachtigd de maatregelen die zij nodig achten, voor te schrijven of aan eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers op te leggen, in de volgende omstandigheden:
1. wanneer een schip op onvoldoende wijze of derwijze geankerd of gemeerd ligt dat het de doorvaart van andere schepen hindert of een gevaar oplevert voor de kunstwerken;
 2. wanneer schepen geheel of gedeeltelijk gelicht zijn en plaats moeten ruimen voor schepen van grotere diepgang;
 3. wanneer schepen niet op reglementaire wijze geankerd of gemeerd zijn;
 4. wanneer een schip dreigt te zinken;
 5. wanneer het scheepsverkeer bij ongunstige weersomstandigheden ongevallen zou kunnen veroorzaken;
 6. wanneer de kapitein of de wachtdoende, van een varend schip of van een schip dat op punt staat te varen, zich in staat van dronkenschap bevindt of in een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende, opwekkende of hallucinatieverwekkende middelen;
 7. en in 't algemeen, telkens als het nodig is om de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren.
- § 2. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de in § 1 vermelde maatregelen onmiddellijk opvolgen, bij gebreke waarvan deze ambtshalve en op hun kosten en risico worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK III. Instandhouding van de Beneden-Zeeschelde en de aanhorigheden ervan. Bescherming van scheepvaart- en waterstandgestel

Artikel 18

- § 1. De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een schip dat aan de grond is gelopen of gezonken is, moet onverwijld na het ongeval:
1. langs de vlugste weg daarvan kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen of aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.
 2. het aan de grond zittend of gezonken schip door middel van de lichten en dagmerken, bepaald in artikel 30 van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde, aanwijzen.
- § 2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen, met inbegrip van stukken lading, laten zinken, zijn eveneens onderworpen aan het bepaalde van § 1, 1°. Zij moeten tevens het bepaalde van § 1, 2°, naleven tenzij de beheerder oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan uitmaken.
- § 3. Iedere kapitein of schipper is verplicht langs de vlugste weg de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de beheerder in te lichten:
1. wanneer hij wrakken, wrakstukken, tuigen of andere voorwerpen, met inbegrip van stukken lading, opmerkt;
 2. wanneer een schip zijn lading verliest.

Artikel 19

- § 1. De beheerder van de Beneden-Zeeschelde wordt aangewezen als de openbare overheid waarvan sprake in artikel 12, 3°, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.
- § 2. 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 voormelde wet van 11 april 1989, 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.
- § 3. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie is gelast met het vasthouden of het in beslag nemen vermeld in artikel 17, § 1, derde lid, van de voormelde wet van 11 april 1989.

Artikel 20

Iedere kapitein of schipper die door om het even welke oorzaak een boei of baken heeft beschadigd of heeft verplaatst, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen die het feit onmiddellijk mededeelt aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie

De kapitein of schipper van een schip dat niet met een radiozender is uitgerust, moet voornoemd voorval onmiddellijk bij de aankomst in de eerste aanleghaven aangeven. Indien deze een Belgische haven is, wordt de aangifte gedaan bij de chef van de plaatselijke dienst van het loodswezen. Indien het een buitenlandse haven betreft ofwel bij de dichtstbij gevestigde Belgische consulaire agent ofwel bij de plaatselijke maritieme overheden.

Artikel 21

Iedereen moet van het verdwijnen van boeien of bakens of het uitdoven of defecte werking van lichtboeien of -bakens onverwijld en langs de vlugste weg kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen, die het feit onmiddellijk mededeelt aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.

Artikel 22

Meerboeien bestemd voor privé-gebruik mogen in de stroom geplaatst worden met de toestemming van de beheerder die over de opportuniteit van het plaatsen oordeelt met inachtneming van de veiligheid van de scheepvaart, van de instandhouding van het vaarwater en zijn aanhorigheden en van het openbaar belang.

Artikel 23

§ 1. Het is verboden:

1. in de stroom of in de kanalen, grachten of greppels die ervan afhangen, enig voorwerp te werpen, te laten drijven of vloeien waardoor de bodem rechtstreeks of onrechtstreeks zou kunnen worden verhoogd, alsmede daarin enige vaste of vloeibare stof te storten of te lozen, onder meer olie, olieafval, radioactieve producten of afvalstoffen, of giftige neerslag te veroorzaken waardoor de scheepvaart kan worden gehinderd, de vrije doorstroming van het water kan worden belemmerd, of die schade kunnen aanrichten aan schepen of andere drijvende tuigen;
2. de bedding van de stroom te wijzigen of zijn aanhorigheden te beschadigen;
3. op de oever of andere aanhorigheden van de stroom voorwerpen of stoffen te werpen of uit te storten;
4. touwen, kabels, kettingen en dergelijke vast te maken aan bomen, leuninggen, palen of pylonen van elektrische lijnen, van seininrichtingen, van radar- en zendtoestellen en, in 't algemeen, zo te meren dat hierdoor schade kan worden berokkend aan scheepvaartinstallaties of hydrografische toestellen of merken;
5. het verkeer op de kaden en oevers en op de andere aanhorigheden van de stroom te hinderen of te belemmeren.

§ 2. Behoudens vergunning van de beheerder is het verboden:

1. enig werk uit te voeren, beplantingen aan te brengen, te graven of enig voorwerp neer te leggen in de bedding, op de oevers en andere aanhorigheden van de stroom;
2. met trekdieren of voertuigen op dijken te rijden waarop geen openbare wegen zijn aangelegd en op de oevers en andere aanhorigheden van de stroom, gelijk welk vee te laten lopen of grazen. Onbewaakt vee wordt op kosten van de eigenaars geschut.

De onder 2^o hierboven vermelde verbodsbepalingen zijn niet van toepassing op de aangelanden die op hun goederen alle rechten behouden welke met de erfdienstbaarheid van overgang verenigbaar zijn.

§ 3. Behoudens vergunning van de beheerder is het verboden:

1. rechtstreeks of onrechtstreeks het water van de stroom af te leiden;
2. op de oevers of op de andere aanhorigheden van de stroom badplaatsen, sport- of kampeerterreinen in te richten;
3. goederen op de aanhorigheden van de stroom te stapelen.

Voormelde vergunning houdt de voorwaarden in waaraan de waterafvoer, de inrichting der terreinen of de opstelling der goederen onderworpen is.

Artikel 24

§ 1. Wanneer ijsgang op handen is of overstroming dreigt, moeten al de voorwerpen die meegesleept kunnen worden of ongevallen kunnen veroorzaken, door de betrokken eigenaars, bezitters of gebruikers onmiddellijk verwijderd worden.

§ 2. Meerboeien welke voor privé-gebruik in de stroom zijn geplaatst, moeten, in dezelfde omstandigheden, door eigenaars, bezitters of gebruikers weggenomen worden.

Artikel 25

De watervanginrichtingen moeten in goede staat onderhouden worden; de schuiven moeten goed sluiten en bij waterschaarste, overlast van water of ijsgang moeten zij bediend worden volgens de bevelen van de beheerder.

Artikel 26

- § 1. De beheerder is gemachtigd die maatregelen voor te schrijven of op te leggen die hij nodig acht om de afloop van het water te vergemakkelijken of om de instandhouding van de stroom en zijn aanhorigheden te verzekeren.
- § 2. De personen ten opzichte van wie de in § 1 bedoelde maatregelen werden gesteld, moeten deze onmiddellijk opvolgen, bij gebreke waarvan de maatregelen ambtshalve en op hun kosten en risico worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK IV. Bepalingen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren

Afdeling I. Bepalingen voor zeeschepen

Artikel 27⁹

- § 1. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren en die vertrokken zijn uit een buiten de Gemeenschap gelegen haven met bestemming de haven van Antwerpen, Brussel of Luik, mogen de Beneden-Zeeschelde 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 de bestemmingshaven alle gegevens zoals voorzien in bijlage 1 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. De bepalingen van de §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op:
- oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die voor niet commerciële doeleinden worden gebruikt;
 - bunkers van minder dan 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord;
 - vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

Artikel 28¹⁰

- § 1. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vanuit de haven van Antwerpen, Brussel of Luik vervoeren over de Beneden-Zeeschelde mogen die haven slechts verlaten nadat hun exploitant vooraf de havenkapiteinsdienst van die haven alle gegevens zoals voorzien in bijlage 1 heeft medegedeeld.
- § 2. Deze melding dient minstens 4 uur voor afvaart te geschieden.
- § 3. Voor de toepassing van § 1 worden met schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren gelijkgesteld: schepen die met dergelijke stoffen beladen zijn geweest maar waarvoor hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de bevoegde overheid nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het schip geen gevaarlijke of verontreinigende stoffen meer bevat.
- § 4. De bepalingen van de §§ 1 en 2 zijn niet van toepassing op:
- oorlogsschepen en andere schepen van de overheid die voor niet commerciële doeleinden worden gebruikt;
 - bunkers van minder dan 5000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.
 - vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter.

Artikel 29

- § 1. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren, moeten zich minstens 4 uur voor het bevaren van de Beneden-Zeeschelde melden aan de Vessel Traffic Service Scheldemonden.¹¹

⁹ Art. 53 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

¹⁰ Art. 54 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

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

1. de gegevens voorzien in bijlage 1 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 en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu.

Artikel 30

Op de Beneden-Zeeschelde mogen zeeschepen de volgende hoeveelheden ontplofbare stoffen van klasse 1 van de «I.M.D.G.-Code» aan boord hebben:

- gevarengroep 1.1. of 1.5.: 30 000 kg. bruto;
- gevarengroep 1.2. of 1.3.: 120 000 kg. bruto;
- gevarengroep 1.4.: een onbeperkte hoeveelheid, op voorwaarde dat de stuwage- en segregatiebepalingen van de I.M.D.G.-Code of de Belgische reglementering ter zake zoals omschreven in artikel 35, worden aangehouden.

-

Artikel 31

§ 1. De kapitein van een zeeschip dat beladen is met gevaarlijke of verontreinigende stoffen dient er zorg voor te dragen:

1. dat het vervoer geschiedt met inachtneming van de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, de I.M.O. Gas Carrier Code en de I.M.O. Bulk Chemical Codes;
2. dat aan boord van het zeeschip doeltreffende maatregelen zijn genomen ter voorkoming en bestrijding van brand overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens S.O.L.A.S.;
3. dat in overeenstemming met de eisen van goed zeemanschap de nodige maatregelen worden getroffen en er aan boord schriftelijke instructies aanwezig zijn, conform met de door de I.M.O. ter zake gegeven aanbevelingen, die aangeven welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd indien zich een ongeval of een voorval voordoet dat gevaar kan opleveren;
4. dat nadere aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit in aanvulling op de voorzieningen van dit hoofdstuk, worden opgevolgd;
5. dat er steeds marifoonverbindingen met de Vessel Traffic Service Scheldemonden wordt gehandhaafd;
6. dat de voorschriften voor de seinvoering voorzien in artikel 34, § 1 worden toegepast;
7. dat er gebruik gemaakt wordt van de diensten van een loods die bevoegd is voor de Beneden-Zeeschelde;
8. dat de checklist, waarvan het model is voorzien in bijlage 2, bij het aan boord komen van de loods nauwkeurig en waarheidsgetrouw is ingevuld en afgegeven wordt aan de loods.

§ 2. De kapitein van een zeetankschip beladen met vloeibaar gemaakte gassen in bulk die onder de I.M.O. Gas Carrier Code vallen, moet bovendien volgende voorschriften in acht nemen:

1. er dienen voldoende bekwame bemanningsleden beschikbaar te zijn om het zeeschip veilig te kunnen manoeuvreren;
2. er dient zekerheid te bestaan dat in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is;
3. er dient onafgebroken marifoon luisterwacht te worden gehouden;
4. de boordradar moet bijstaan;
5. de tanks mogen niet schoongemaakt, ontgast en gespoeld worden zonder toestemming van de bevoegde overheid;
6. het afvaren is verboden of het varen moet voor zover mogelijk worden onderbroken door te ankeren bij een zicht van 2 000 m of minder;
7. het voornemen tot ankeren dient te worden gemeld aan de Vessel Traffic Service Scheldemonden;
8. de bouw en de uitrusting van het zeeschip moeten beantwoorden aan de I.M.O. Gas Carrier Codes en er dienen aan boord geldige bescheiden aanwezig te zijn, ten bewijze

¹¹ Art. 55 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, B.S. 11 oktober 2005.

daarvan en die zijn afgegeven door of vanwege de vlaggestaat en welke steeds op eerste vordering ter inzage dienen te worden afgegeven aan de bevoegde autoriteiten.

Afdeling II. Bepalingen voor alle schepen

Artikel 32

Onverminderd de bepalingen van artikel 31 mag een schip dat met een der gevaarlijke stoffen vermeld in artikel 34 is geladen of dat met een van die stoffen was geladen doch nadien nog niet gereinigd of ontgast is of waarvan de residu's van die stoffen nog niet chemisch inert gemaakt zijn, 's nachts en bij een zicht van 2000 m of minder slechts varen onder de volgende voorwaarden:

1. het schip moet uitgerust zijn met een goed werkende radar ;
2. de radar moet gedurende het gehele traject in werking zijn ;
3. er dient bestendig contact mogelijk te zijn via de marifoon ;
4. degene die daadwerkelijk de navigatie van het schip waarneemt dient in het bezit te zijn van een radarbrevet of een gelijkwaardig document.

Artikel 33

Tenzij met toestemming van de beheerder mag elk schip dat met één der gevaarlijke stoffen vermeld in artikel 34 is geladen, of dat met één van die stoffen was geladen doch nadien niet gasvrij werd verklaard, wanneer het aan die verplichting onderworpen is, in afwijking van het bepaalde in de artikelen 6 en 7, niet ankeren noch meren in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en de rechte lijn getrokken dwars over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 meter bewesten het westelijk hoofd van de toegangseul tot de Royerssluis.

Artikel 34

§ 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;
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: «ontplofbaar», 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 gevarenclassen 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 blauw 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 op een hoogte van ten minste 3 m boven het vlak der inzinkingmerken worden getoond.

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 35

Naast het bepaalde bij dit hoofdstuk zijn mede van toepassing:

1. het koninklijk besluit van 3 september 1958 houdende reglementering van het vervoer, de berging en de verkoop van ammoniumnitraat en van mengsels daarvan;
2. het koninklijk besluit van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen, met uitzondering van de artikelen 121 tot 123.

Afdeling III. Verplichtingen van uitbaters van laad- en losinstallaties

Artikel 36

- § 1. De verantwoordelijke van elk bedrijf dat een laad- of lossteiger uitbaat langs de Beneden-Zeeschelde moet, voor de aankomst van elk schip dat ter plaatse gevaarlijke stoffen die in de I.M.D.G.-Code of in de A.D.N.R.-voorschriften zijn vermeld, zal laden of lossen, per telex of telefax aan de met de politie te water belaste overheid van de federale politie de scheepsnaam, tijdstip van vermoedelijke aankomst, productnaam I.M.O. of A.D.N.R.-klasse, V.N.-nummer en bij benadering de hoeveelheid van die stoffen melden.
- § 2. Indien het bepaalde bij dit artikel niet wordt nageleefd, wordt het schip door de met de politie te water belaste overheid van de federale politie opgeleid naar een veilige meer- of ankerplaats op de Beneden-Zeeschelde totdat de vereiste formaliteiten zijn vervuld geworden.

Artikel 36bis¹²

§ 1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in de haven van Antwerpen, Brussel of Luik niet voor vervoer worden aangeboden of aan boord van een schip, ongeacht de grootte, worden genomen voordat de kapitein of de exploitant een verklaring met de in bijlage 4 vermelde informatie heeft ontvangen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein, de reder of beheerder van een schip te bezorgen en er voor 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;
- c) bunkers van minder dan 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting voor gebruik aan boord.

¹² Art. 52 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

HOOFDSTUK V. Diverse bepalingen

Artikel 37

§ 1. Wanneer op de stroom zich een ramp voordoet, of wanneer daarvoor een dreigend gevaar bestaat, is eenieder verplicht onverwijld langs de vlugste weg de dienst van het loodswezen te Antwerpen daarvan in kennis te stellen. Deze dienst verwittigt onmiddellijk de met de politie te water belaste overheid van de federale politie.

§ 2. De met de politie te water belaste overheid van de federale politie treft, in overleg met de directeur van het loodswezen te Antwerpen en met de beheerder, de eerste maatregelen die hij noodzakelijk acht ter bescherming van het leefmilieu.

Beide laatstgenoemde ambtenaren nemen met de medewerking van de met de politie te water belaste overheid van de federale politie alle door hen noodzakelijk geachte maatregelen respectievelijk tot vrijwaring van de veiligheid van de scheepvaart, inclusief de bebakening en de betoning en andere navigatiehulpmiddelen of voor de instandhouding van de infrastructuur van de waterweg.

Artikel 38

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

Artikel 39

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

Artikel 40

Schepen zijn verplicht onmiddellijk te stoppen wanneer zij daartoe het bevel ontvangen vanwege de ambtenaren en bedienden van de beheerder. Dit bevel kan onder meer gegeven worden door middel van het één lettersein L van het Internationaal Seinboek (een zwart-geel geblokte vlag) of door het hiermede overeenstemmend licht- of geluidsein (kort, lang, kort, kort).

Artikel 41

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

Artikel 42

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

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

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

Artikel 43

§ 1. Zien er op toe dat dit reglement wordt nageleefd:

1. de met de politie te water belaste overheid van de federale politie;
2. de daartoe aangeduide ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole;

§ 2. De havenkapitein van Antwerpen moet toezien dat artikel 9, § 4, wordt nageleefd.

Artikel 44

In artikel 1 van het koninklijk besluit van 22 maart 1939 betreffende de reglementering van het zwemmen en de badinrichtingen in de Zeeschelde, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 1968, worden de woorden «en de Beneden-Zeeschelde zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 31 mei 1968» vervangen door de woorden «en de Beneden-Zeeschelde zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 september 1992».

Artikel 45

Het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde met uitzondering van artikel 16, wordt opgeheven.

Artikel 46.

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

Artikel 47

Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

Artikel 47bis¹³

Voor binnenschepen die in de Belgische territoriale zee varen treden de artikelen 3quater en 3septies in werking op 1 juli 2007.

¹³ Art. 56 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

Bijlage 1. Gegevens betreffende de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren¹⁴

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 haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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 haven van Antwerpen, Brussel of Luik 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-gevaarklasse overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-codes en, 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 laadeenheden, 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.

¹⁴ Art. 57 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

Bijlage 2. 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"/>
Ankergerei	<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"/>
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 voor het vervoer van vloeibare gasen in bulk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internationaal certificaat "voorkoming verontreiniging door olie" (IOPP-certificaat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internationaal certificaat "voorkoming verontreiniging bij vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk" (NLS certificaat)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vaarvergunning voor hogesnelheidsvaartuigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stuwplan voor gevaarlijke goederen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stabiliteitsgegevens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Document dat de minimale veiligheidsbemanning vermeldt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kopie van het dokument van overeenstemming (ISM code)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificaat inzake veilige exploitatie (ISM code)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1) Deze certificaten zijn slechts relevant voor schepen die vóór 1 februari 1995 zijn gebouwd
D. Officieren en andere bemanningsleden

	Ja	Neen	GM DSS*	Bevoegdheids-certificaat (gedetailleerde beschrijving en serie-nummer)	Afgegeven door (instantie van afgifte)	Te (plaats/land)
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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Datum

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

Bijlage 3. Gegevens die de reder, beheerder, agent of kapitein van een schip op weg naar de haven van Antwerpen, Brussel of Luik meedeelt¹⁵

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.

¹⁵ Art. 58 Koninklijk Besluit van 17 september 2005 tot omzetting van richtlijn 2002/59/EC van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van richtlijn 93/75/EEG van de Raad, *B.S.* 11 oktober 2005.

Bijlage 4. De verlader moet de volgende informatie over de lading verstrekken¹⁶

a) de correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, de identificatienummers van de Verenigde Naties (UN), indien van toepassing, de IMO-risicoklassen overeenkomstig de I.M.D.G. Code, de I.M.O. Bulk Chemical Code en de I.M.O. Gas Carrier Code en, in voorkomende 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.

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