



Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Maritiem vervoer

# Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk

(koninklijk besluit van 15 oktober 1935)

<b>TITEL I. SCHEEPVAARTVOORSCHRIFTEN TOEPASSELIJK OP VAARTUIGEN, VLOTTREINEN EN VLOTTEN</b> .....	<b>5</b>
HOOFDSTUK I. VOORWAARDEN OM TE MOGEN VAREN.....	5
Art. 1. Afmetingen van vaartuigen.....	5
Art. 2. Kentekens .....	6
Art. 3. Vloten en vlottreinen .....	6
Art. 4. Gevaar tot zinken – deklading – colli’s .....	6
Art. 5. Bemanning.....	7
Art. 6. Nalatigheid, onbekwaamheid en dronkenschap .....	9
Art. 7. Tuig, touwen - voortstuwingsmiddelen.....	10
Art. 8. Boorddocumenten.....	10
Art. 9. Plezierboten: Algemene bepalingen .....	11
Art. 9bis. Plezierboten: Varen met grote snelheid .....	13
Art. 9ter. Plezierboten: Buitenlandse plezierboten .....	13
Art. 9quater. Plezierboten: Uitzonderingen .....	14
Art. 10. Ophouden van vaartuigen .....	14
HOOFDSTUK II. VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE IN DE VAART ZIJNDE VAARTUIGEN.....	14
<i>AFDELING I. Scheepvaarturen en voorschriften voor de nachtelijke vaart</i> .....	14
Art. 11. Scheepvaarturen.....	14
Art. 12. Lichten.....	15
<i>AFDELING II: Jagen - kruisen - voorbijvaren - draaien - geluidsseinen</i> .....	16
Art. 13. Jagen .....	16
Art. 14. Jagen.....	16
Art. 15. Jagen.....	16
Art. 16. Algemene regels voor het naast elkander varen der vaartuigen. ....	16
Art. 17. Kruisen. ....	17
Art. 18. Voorbijvaren.....	18
Art. 19. Draaien. ....	19
Art. 20. Ophouden van vaartuigen.....	19
Art. 21. Vertragen van de snelheid .....	19
Art. 22. Konvooien .....	19
Art. 23. Toegang aan boord voor met toezicht belaste agenten .....	19
<i>AFDELING III: Doorvaart van sluizen en bruggen</i> .....	20
Art. 24. Vertragen – stoppen - meren.....	20
Art. 25. Invaren en meren .....	20
Art. 26. Hulp bij bediening .....	20
Art. 27. Nakomen bevelen van bedieningspersoneel .....	20
Art. 28. Doorvaartorde.....	20
Art. 29. Strijken van zeilen .....	22
Art. 30. Bedieningsregels.....	22
Art. 31. Spoorwegbruggen.....	22
Art. 32. Strijken van masten.....	22
Art. 33. Doortocht van voetgangers of rijtuigen .....	22
Art. 34. Tijd in de sluis .....	22
HOOFDSTUK III. VERVOEREN VAN BUSKRUIT EN ANDERE GEVAARLIJKE STOFFEN .....	22
Art. 35. Andere besluiten.....	22
Art. 35bis. Vervoer van brandbare vloeistoffen.....	22
HOOFDSTUK IV. VRIJ DOORVAREN VAN LEGERVAARTUIGEN.....	23
Art. 36. Doorvaart van legervaartuigen.....	23
HOOFDSTUK V. STILLIGGEN, LADEN, LOSSEN, HAVEN, VERHALEN EN SCHEEPVAARTSTREMMING .....	23
Art. 37. Plaatsen voor stilliggen.....	23
Art. 38. Meren.....	23
Art. 39. Meren.....	23
Art. 40. Bevelen gegeven door agenten der waterwegen .....	23
Art. 41. Ligplaats nemen op verscheidene rijen.....	23
Art. 42. Tijd van stilliggen.....	23
Art. 43. Bewaking.....	24
Art. 44. Vlottreinen en vloten .....	24
Art. 45. Meren van vlottreinen en vloten .....	24
Art. 46. Brand aan boord .....	24

Art. 47. Vloed .....	24
Art. 47bis. Vriesweer .....	24
Art. 48. Schadeloosstelling .....	24
<b>HOOFDSTUK VI. VERPLICHTING DER SCHIPPERS WIER VAARTUIGEN GEZONKEN ZIJN .....</b>	<b>24</b>
Art. 49. Verplichtingen schipper .....	24
Art. 50. Onbekende eigenaar .....	25
Art. 51. Lading van het vaartuig .....	25
<b>HOOFDSTUK VII. VAARTUIGEN DIE EEN GEREDELDE DIENST ONDERHOUDEN .....</b>	<b>25</b>
Art. 52. Geregelde dienst .....	25
Art. 53. Reddingsmiddelen .....	25
Art. 53bis. Afwijkingen .....	25
Art. 54. In- en ontschepen .....	25
Art. 55. Uren van vertrek en aankomst .....	25
<b>HOOFDSTUK VIII. MOTORBOTEN EN SLEEPTREINEN .....</b>	<b>25</b>
Art. 56. Naleving reglement .....	25
Art. 58. Maximum snelheid .....	26
Art. 59. Varen met hogere snelheid .....	26
Art. 59bis. Proefnemingen .....	26
Art. 60. Ophouden van vaartuigen .....	27
Art. 61. Nadelige golfslag .....	27
Art. 62. Sleeptreinen .....	27
Art. 63. Vaartuigen op sleeptouw nemen .....	27
Art. 65. Sintels der machinevuren .....	27
Art. 66. Geluidseinen .....	27
<b>TITEL II. INSCHRIJVEN, METEN EN SLOPEN DER VAARTUIGEN SCHEEPVAARTRECHTEN ....</b>	<b>28</b>
<b>HOOFDSTUK I. INSCHRIJVEN, METEN EN SLOPEN DER VAARTUIGEN .....</b>	<b>28</b>
Art. 67. Aanstelling scheepsmeters .....	28
Art. 68. Doel meting – inlichtingen meetbrief en inschrijvingsregister .....	28
Art. 69. Te meten inhoud .....	30
Art. 70. Gemiddelde inzinking - ijkschalen .....	31
Art. 71. Metingsmerk .....	32
Art. 73. Betwiste meetbrief .....	32
Art. 74. Verlies meetbrief .....	33
Art. 75. Hermeting .....	33
Art. 76. Nieuwe eigenaar – nieuwe naam .....	33
Art. 77. Toestand ijkschalen – maximum inzinking .....	34
Art. 77bis. Sloping .....	34
Art. 78. Overladen vaartuig .....	34
Art. 78bis. Vervalsing meetbrief .....	34
<b>HOOFDSTUK II. SCHEEPVAARTRECHTEN .....</b>	<b>35</b>
Art. 79. Toepassing .....	35
Art. 79. Toepassing - vorm geldig voor het Vlaamse Gewest: .....	35
Art. 79. Toepassing - vorm geldig voor het Brusselse Gewest: .....	36
Art. 80. Ledig varende vaartuigen .....	36
Art. 80. Ledigvarende vaartuigen – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap: .....	37
Art. 81. Tonnage voor de berekening van de rechten .....	37
Art. 82. Vlotten .....	37
Art. 83. Sleep- en duwbotten .....	38
Art. 83. Sleep- en duwbotten – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap: .....	38
Art. 84. Passagiersschepen .....	39
Art. 84. Passagiersschepen – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap: .....	40
Art. 85. Geregelde diensten .....	40
Art. 86. Uitsluitend vervoer tussen dezelfde havens .....	40
Art. 87. Betaling van de scheepvaartrechten .....	41
Art. 88. Uitzonderingen .....	41
<b>TITEL III. INSTANDHOUDING VAN DE BEVAARBARE WATERWEGEN EN HUN AANHORIGHEDEN</b>	<b>43</b>
Art. 89. Werken of beplantingen .....	43
Art. 90. Werken of beplantingen in het bed van de waterweg .....	44
Art. 91. Watervang – storten – hinderen van het verkeer op het jaagpad .....	44
Art. 92. Vissers .....	45

Art. 93. Gebruik van het jaagpad .....	45
Art. 94. Beweegbare bruggen .....	45
Art. 95. Toegang tot kunstwerken.....	46
Art. 96. IJsgang - overstroming.....	46
Art. 97. Watervang.....	46
Art. 99. Politie der wasplaatsen .....	46
<b>TITEL IV. STRAFFEN, AMBTSHALVE TE NEMEN MAATREGELLEN, PROCESSEN-VERBAAL EN WOORDBEPALINGEN.....</b>	<b>46</b>
Art. 100. Overtreding van dit reglement .....	46
Art. 101. Met uitvoering belaste personen.....	46
Art. 102. Bevelen van toezichthoudende ambtenaren .....	47
Art. 102bis. Schade aan derden.....	47
Art. 103. Proces verbaal.....	47
Art. 104. Gemeentebesturen - Rijkswacht.....	47
Art. 105. Beroep tegen een beslissing van een ambtenaar .....	47
Art. 106. Klachtenregister.....	47
Art. 107. Definities .....	48
Art. 108. Toepassingsgebied.....	48
Art. 109. Overtreding scheepvaartrechten .....	48
<b>TITEL V. AANVULLENDE REGELINGEN VOOR HET VLAAMS GEWEST.....</b>	<b>48</b>
Art. 110. Scheepvaartrechten Vlaams gewest .....	48
<b>TITEL VI. AANVULLENDE REGELING VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST .....</b>	<b>49</b>
Art. 111. Scheepvaartrechten Brussels hoofdstedelijk gewest .....	49

# TITEL I. Scheepvaartvoorschriften toepasselijk op vaartuigen, vlottreinen en vlotten

## HOOFDSTUK I. Voorwaarden om te mogen varen

### Art. 1. Afmetingen van vaartuigen

- 1) Vaartuigen, vlottreinen en vlotten mogen niet varen, indien ze wegens hun afmetingen of die hunner lading, niet gemakkelijk kunnen varen door bruggen, sluizen en andere kunstwerken, waarvan de bruikbare afmetingen<sup>1</sup> voor elke waterweg door de bijzondere reglementen vastgesteld zijn. Deze stellen ook de grootste diepgangen vast.
- 2) Een vaartuig mag slechts een sluis binnenvaren wanneer zijn lengte (roer inbegrepen) ten minste 0 m 30 minder en zijn breedte ten minste 0 m 20 minder bedragen dan die van de sluis. Bij wijze van tolerantie mag de breedte van het vaartuig slechts 0 m 10 minder bedragen in de sluizen waarvan de bruikbare breedte niet meer dan 5 m 20 bedraagt. Zo mogen ook vaartuigen die niet breder zijn dan 5 m 10 alle sluizen binnenvaren welke een bruikbare breedte van meer dan 5 m 20, maar niet meer dan 5 m 30 hebben.<sup>2</sup>
- 3) De hoogte van de lading of van de vaste delen der vaartuigen boven water moet 0,30 m minder bedragen dan de vrije hoogte, aangeduid in elk bijzonder reglement.
- 4) De vlottreinen of vlotten moeten samengesteld zijn uit delen van hoogstens 20 meter lengte en desnoods gemakkelijk van elkander gescheiden kunnen worden. Hun breedte moet ten minste 0,50 m minder bedragen dan die, toegelaten voor de vaartuigen, en mag 5 meter niet te boven gaan. Hun diepgang is ten minste 0,40 m minder dan de grootste diepgang der vaartuigen.
- 5) In principe bedraagt de maximumdiepgang, die voor motorvaartuigen wordt toegestaan, 0 m 25 minder dan die der gewone vaartuigen. Behoudens strijdige bepaling van de bijzondere reglementen, mogen de motorvaartuigen evenwel, bij wijze van tolerantie, met de maximumdiepgang varen die voor gewone vaartuigen is opgegeven. De schippers die van deze tolerantie gebruik maken, doen zulks op eigen risico en gevaar.<sup>3</sup>
- 6) In buitengewone gevallen en in tijd van droogte, mag de diepgang verminderd worden bij beslissing van de Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen van het ressort. Deze beslissing wordt door middel van aankondigingen kenbaar gemaakt.
- 7) Geen enkel deel der vaartuigen mag onder de kiel zodanig uitsteken, dat de grootste geoorloofde diepgang overschreden wordt.
- 8) Bij de vaartuigen die meer dan 10 ton meten mag de waterspiegel, om het even welke diepgang op de waterweg toegelaten is, nooit hoger reiken als 30 centimeter onder enige opening waardoor water in het vaartuig kan binnendringen, noch het gangboord waar dan ook overschrijden.<sup>4</sup>
- 9) In uitzonderlijke gevallen en mits zekere voorwaarden door hem te bepalen, kan de hoofdingenieur-directeur van het gebied voor de schepen met grotere dan de in de bijzondere reglementen vastgestelde afmetingen een machtiging tot doorvaren afgeven, wanneer hij, na onderzoek van de bouw van het schip, van oordeel is dat de veiligheid van de scheepvaart is gewaarborgd.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> De bruikbare lengte ener gewone sluis is de afstand, in rechte lijn, tussen de koord van de stortmuur en de kamer der benedensluisdeuren. Wanneer er geen stortmuur is, wordt de afstand gemeten tussen de voormelde kamer en de koord van de bovenslagdrempel.

<sup>2</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>3</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>4</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

<sup>5</sup> Koninklijk besluit dd. 17 oktober 1956.

## Art. 2. Kentekens

1. De vaartuigen moeten op hun achtersteven, in letters van ten minste 0 m 08, hun naam, de grootste tonnenmaat, de naam, de beginletters der voornamen en de woonplaats van de eigenaar dragen.
2. Ingeval van hermeting, worden deze opschriften aangebracht overeenkomstig de voorschriften van het hier navolgend [artikel 75](#).
3. Elk varend vaartuig moet, boven op de mast of op minstens 3 meter hoogte boven dolboord, een rode vlag voeren met wit blok in het midden.
4. De vaartuigen die, krachtens [art. 28](#) van dit reglement, de voorrang bij de doorvaart van sluisen en beweegbare bruggen genieten, voeren een rode wimpel.

## Art. 3. Vlotten en vlottreinen

- 1) Vlottreinen en vlotten moeten aan beide einden dicht vastgemaakt en verbonden zijn, derwijze dat ze de scheepvaart niet hinderen en de schepen en kunstwerken niet beschadigen.
- 2) 2)De ijzers tot het verbinden en aaneensluiten van de balken mogen buiten de breedte van het vlot niet uitsteken.
- 3) 3)De vlottreinen en vlotten moeten voorzien zijn van een bord, waarop in letters van ten minste 0 m 08 hoogte de naam en de woonplaats van de eigenaar aangeduid staan.

## Art. 4. Gevaar tot zinken – deklading – colli's

- 1) Geen vaartuig, vlottrein of vlot mag varen, zo het gevaar loopt te zinken ten gevolge van een gebrekkige bouw, ouderdom, overlading of averij.
  - 2) De Ingenieur van het ressort of zijn afgevaardigde mag, op gelijk welk punt van de waterwegen, de daartoe nodige onderzoekingen doen.
  - 3) Elk schip dat zich in slechte staat bevindt, wordt opgehouden en mag zijn weg niet voortzetten alvorens het behoorlijk hersteld is.
  - 4) De deklading der schepen moet zich ten minste 10 centimeter binnen het vlak der zijgangen van het schip bevinden en moet zodanig gestuwd zijn dat ze tijdens het stilliggen of het varen van de schepen niet in de bedding van de waterweg kan storten.
  - 5) Op elk colli, dat bruto duizend kilogram of meer weegt (een metrieke ton) en bestemd is om per zee of langs bevaarbare binnenwateren te worden vervoerd moet, alvorens te worden geladen, langs buiten op duidelijke, goed zichtbare en duurzame wijze het gewicht er van vermeld staan.<sup>6</sup>
  - 6) Deze aanduiding zal niet meer dan 5 t.h. van het werkelijke gewicht mogen afwijken.
  - 7) Voor de colli's, welke hetzij in doorvoer, hetzij met een vrijstellingsbiljet van de vreemde komen, dient bovenstaand voorschrift niet nageleefd.
  - 8) De verplichting van het aanduiden van het gewicht op de grote colli vallen ten laste van de verzender.
  - 9) Nochtans, indien deze handelt voor rekening van een derde, is laatstgenoemde er toe gehouden, wanneer hij er kennis van heeft dat het colli per zee of langs de binnenwateren dient vervoerd, alvorens er zich van te ontdoen, het gewicht er op te merken.<sup>7</sup>
  - 10) De controle, betreffende de juistheid van het op het colli aangeduid gewicht, geschiedt door de arbeidsinspecteurs en de afgevaardigde ambtenaren van de arbeidsinspectie, alsmede door de ambtenaren aangeduid in [art. 101](#) van dit reglement.
- Te dien einde kunnen zij zich de verzendingsborderellen en cognossementen, betreffende de colli's waarover zij hun controle uitoefenen, laten voorleggen.
- 11) De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg kan afwijkingen toestaan op bepalingen van alinea's 5 tot en met 10 van onderhavig artikel.

<sup>6</sup> Koninklijk besluit dd. 17 oktober 1956.

<sup>7</sup> Alinea 5 tot en met 9: zie art. 549 en 550 van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd door het besluit van de Regent dd. 27 september 1947 (Belgische Staatsblad dd. 3 en 4 oktober 1947).

12) het vaststellen en het beteugelen van de inbreuken op die bepalingen geschiedt overeenkomstig de wet van 5 mei 1888.

## **Art. 5.<sup>8</sup> Bemanning**

### **I. Bemanning**

Benevens de schipper, wordt de minimumbemanning aan boord van de binnenschepen welke op de Belgische binnenwateren varen, als volgt vastgesteld:

#### **A. Binnenschepen zonder mechanische middelen van voortbeweging**

- 1) Laadvermogen (in metrieke tonnen):

van 15 T tot en met 400 T (gemeten bij 1 m 90 inzinking)	1 scheepsjongen
van meer dan 400 T tot en met 750 T	1 matroos of 2 scheepsjongens
van meer dan 750 T tot en met 1.000 T	1 matroos
van meer dan 1.000 T tot en met 1.500 T	1 matroos en 1 scheepsjongen
van meer dan 1.500 T tot en met 2.500 T	2 matrozen
van meer dan 2.500 T tot en met 3.000 T	2 matrozen en 1 scheepsjongen
boven dan 3.000 T	3 matrozen
- 2) De hierboven vastgestelde minimumbemanning wordt versterkt met een matroos aan boord van binnenschepen van meer dan 750 T die niet voorzien zijn van mechanische middelen voor de bediening der zware ankers.
- 3) Gedurende de tijdperken van "hoogwater" op de rivieren, wordt de aanwezigheid van een matroos vereist op de niet gesleepte schepen met een laadvermogen van 175 tot en met 400 T (gemeten bij 1 m 90 inzinking).
- 4) Deze tijdperken van "hoogwater" worden vastgesteld door de Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen van het ressort. Zijn beslissingen worden ter kennis van de betrokkenen gebracht door middel van aanplakbrieven, uitgehangen op de daartoe gewoonlijk gebruikte plaatsen der scheepvaartwegen.

#### **B. Motorschepen andere dan sleepboten**

- 1) Laadvermogen (in metrieke ton):

van 15 T tot en met 350 T (gemeten bij 1 m 90 inzinking)	1 scheepsjongen
van meer dan 350 T tot en met 750 T	1 matroos
van meer dan 750 T tot en met 1.500	1 matroos en 1 scheepsjongen
- 2) de motorschepen met een laadvermogen van meer dan 1.500 T moeten minstens dezelfde dekbemanning hebben als de schepen met hetzelfde laadvermogen zonder mechanische middelen van voortbeweging.
- 3) de minimumbemanning wordt met één machinist versterkt zo de toestellen voor het drijven van motor en roer zich niet op het dek bevinden en niet gemakkelijk kunnen bediend worden van op de post van de schipper. Ingeval de aanwezigheid van een machinist niet verplicht is doordat de normale bediening van de motor aan de schipper is toevertrouwd, moet deze met de werking en de bediening van de motor vertrouwd zijn. Daarenboven moet de matroos of de scheepsjongen voldoende op de hoogte zijn van de bediening van de motor om deze desnoods te kunnen aanzetten of stilleggen.
- 4) De hierboven vastgestelde minimumbemanning wordt versterkt met een scheepsjongen aan boord van motorschepen van meer dan 500 T tot en met 750 T die niet voorzien zijn van mechanische middelen voor de bediening der zware ankers.
- 5) Gedurende de zogenaamde tijdperken van "hoogwater" op de rivieren wordt de aanwezigheid van een matroos vereist op de motorschepen met een laadvermogen van 150 tot en met 350 T (gemeten bij 1 m 90 inzinking).

---

<sup>8</sup> Besluit van de Regent dd. 6 juli 1948.

### **C. Stoomsleepboten**

Verwarmingsoppervlak (inwendig):

minder dan 50 m <sup>2</sup> , op voorwaarde dat het drijfstoestel der machine op het dek staat en door de schipper gemakkelijk kan bediend worden. Zo deze voorwaarde niet vervuld is, wordt de bemanning met een scheepsjongen versterkt.	1 machinist
van 50 m <sup>2</sup> tot en met 100 m <sup>2</sup>	1 machinist en 1 matroos
meer dan 100 m <sup>2</sup>	1 machinist, 1 stoker en 1 matroos

### **D. Motorsleepboten**

1) Motorvermogen gemeten aan de rem:

van 40 PK en minder	geen
van meer dan 40 PK tot en met 125 PK (behalve voor de sleepboten van 40 tot 60 PK wanneer zij voor een plaatselijke dienst gebruikt worden - baggerwerken niet inbegrepen - en de schippers houder zijn van een machtiging afgeleverd door de Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen van het ressort).	1 machinist
van meer dan 125 PK tot 400 PK	1 matroos en 1 machinist
van meer dan 400 PK tot 700 PK	2 matrozen en 1 machinist
van meer dan 700 PK	2 matrozen en 2 machinisten

2) De minimumbemanning van de door een opduwer voortbewogen binnenschepen waarvan het aan de rem gemeten vermogen gelijk is aan of minder dan 40 PK, is die hierboven onder lid. A voorgeschreven voor een gelijkwaardige tonnenmaat. In dit geval is voor de opduwer geen minimumbemanning voorgeschreven.

### **E. Stoomsleepboot speciaal gebruikt voor het slepen van zeeschepen**

Verwarmingsoppervlak (inwendig):

minder dan 90 m <sup>2</sup>	1 machinist, 1 stoker en 1 matroos
van meer dan 90 m <sup>2</sup> tot en met 120 m <sup>2</sup>	1 machinist, 1 stoker en 2 matrozen
van meer dan 120 m <sup>2</sup> tot en met 150 m <sup>2</sup>	1 machinist, 2 stokers en 2 matrozen
van meer dan 150 m <sup>2</sup> tot en met 200 m <sup>2</sup>	1 machinist, 3 stokers en 2 matrozen
van meer dan 200 m <sup>2</sup>	2 machinisten, 3 stokers en 2 matrozen

### **Ebis. Motorsleepboten die ter beschikking zijn van zeevaartuigen voor het assisteren, slepen, redding en berging:**

Een werktuigkundige en een stuurman of matroos<sup>9</sup>.

De Minister die het Bestuur der Waterwegen in zijn bevoegdheid heeft wordt gemachtigd om een hogere minimumbemanning vast te stellen indien hij het nodig acht om de veiligheid te verzekeren.<sup>10.11.12</sup>

### **F. Grondschouwen**

- 1) De minimumbemanning der grondschouwen wordt vastgesteld overeenkomstig de hierboven onder lid. A voorziene regels, met dien verstande dat op de kanalen en gekanaliseerde rivieren de aanwezigheid van een scheepsjongen niet vereist is aan boord van grondschouwen waarvan het laadvermogen 175 T of minder bedraagt.
- 2) Nochtans, wanneer deze laatste varen of een kunstwerk doorvaren, wordt het geheel der minimumbemanningen van de sleep met één scheepsjongen versterkt.

<sup>9</sup> Koninklijk besluit dd. 8 november 1998

<sup>10</sup> Koninklijk besluit dd. 25 maart 1964.

<sup>11</sup> Koninklijk besluit dd. 3 oktober 1986 en K.B. dd. 19 december 1986.

<sup>12</sup> Koninklijk besluit dd. 28 maart 1988.



- 3) Gedurende de zogenaamde tijdperken van "hoogwater" op de rivieren moet de bemanning der grondschouwen aan de gelijksoortige voorschriften van lid. 4 beantwoorden.
- 4) de minimumbemanning der motorsleepboten van 40 tot 60 PK, gebruikt tot het slepen van grondschouwen, is als volgt vastgesteld:
  - a) voor het uitbaggeren van rivieren 1 scheepsjongen
  - b) voor het uitbaggeren van kanalen geen

### **G. Stoomboten**

De minimumbemanning der stoomboten voor goederenvervoer en die een meetbrief voor binnenschepen bezitten, wordt vastgesteld overeenkomstig de hierboven onder lid. A voorziene regels, maar wordt evenwel versterkt met een machinist en een stoker.

### **II. Minimum leeftijd**

- 1) De minimumouderdom en de voorwaarden van leerlingenschap, opgelegd aan de leden van de bemanning van binnenschepen, worden vastgesteld als volgt
 

schipper:	21 jaar;
stuurman:	21 jaar;
matroos:	17 jaar, nadat zij minstens twee jaren de binnenvaart beoefend hebben als lid van een dekbemanning. Wanneer de bemanning verschillende matrozen telt, mag één dezer door twee scheepsjongens worden vervangen.
scheepsjongen:	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) 16jaar, indien de scheepsjongen de enige helper<sup>13</sup> van de schipper is ; in dit geval moet de scheepsjongen minstens twee jaar de binnenvaart als lid van een dekbemanning beoefend hebben;</li> <li>b) indien de minimumbemanning uit twee scheepsjongens bestaat, moet één dezer minstens 15 jaar oud zijn en minstens één jaar de binnenvaart als lid van een dekbemanning beoefend hebben;</li> <li>c) 14 jaar, indien de minimumbemanning benevens de scheepsjongen minstens één matroos omvat;</li> </ol>
machinist:	21 jaar;
assistent-machinist:	18 jaar;
stoker:	16 jaar.
- 2) Voor het bepalen van de minimumbemanning mogen geen andere benamingen gebruikt worden dan schipper, stuurman, matroos, scheepsjongen, machinist, assistent-machinist en stoker.<sup>14</sup>

### **III. Opgeheven.<sup>15</sup>**

### **IV. Afwijkingen**

De Minister van Openbare Werken kan de minimumbemanning bepalen van de binnenschepen welke in dit artikel niet bedoeld zijn. Hij kan eveneens bij uitzondering, na advies van de Hoge Raad voor de Binnenscheepvaart, zekere tijdelijke afwijkingen van de hierboven vastgestelde bepalingen toestaan.

### **V. Ophouden vaartuig**

Elk schip waarvan de bemanning aan de bepalingen van dit artikel niet voldoet, kan worden opgehouden tot de samenstelling van de bemanning met die bepalingen overeenstemt.

### **Art. 6. Nalatigheid, onbekwaamheid en dronkenschap**

Elke schipper of elk voor de binnenvaart te werk gesteld persoon die door nalatigheid, onbekwaamheid, dronkenschap of vrijwillige slechte wending, stoornis veroorzaakt, de vaart der vaartuigen, vlottreinen of vlotten hindert of vertraagt, wordt gestraft volgens [art. 100](#) van

<sup>13</sup> Koninklijk besluit dd. 15 september 1978.

<sup>14</sup> Koninklijk besluit dd. 25 maart 1964.

<sup>15</sup> Koninklijk besluit dd. 15 september 1978.

dit reglement. Op de eerste vordering moet de kapitein of schipper de overtreder onmiddellijk vervangen.

## **Art. 7. Tuig, touwen - voortstuwingsmiddelen**

Elk vaartuig, vlottrein of vlot moet, om te varen, voorzien zijn van het tuig, de touwen, meerpalen en trek- of voortstuwingsmiddelen, benodigd voor een snelle en regelmatige vaart.

## **Art. 8. Boorddocumenten**

Elke schipper moet in het bezit zijn: <sup>16</sup>

- 1° van een exemplaar van de laatste uitgave der brochure "Voorschriften betreffende de politie en de scheepvaart" en alle niet vervallen addenda, uitgegeven door de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen;
- 2° van de in goede staat bewaarde meetbrief met een geldigheidsduur van ten hoogste vijftien jaar of van een afschrift dat deze meetbrief vervangt, uitgereikt hetzij door het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart hetzij door de bevoegde autoriteit van één van de andere Staten, gebonden door de Overeenkomst nopens de meting van binnenvaartuigen, Bijlage en Protocol van Ondertekening, opgemaakt te Genève op 15 februari 1966.

De pleziervaartuigen met een romplengte kleiner dan 15m dienen echter niet in het bezit te zijn van een meetbrief.

In uitzonderlijke gevallen en op aanvraag van de schipper kan de ingenieur-directeur van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart bevoegd voor de meting van binnenvaartuigen, schriftelijke toelating verlenen om met een ledig vaartuig zonder meetbrief een bepaalde reisweg af te leggen. Die aanvraag vermeldt de redenen waarop ze steunt, de af te leggen reisweg, de afmetingen van het vaartuig, en naam en adres van de eigenaar<sup>17</sup>;

- 3° van een vaarvergunning en, wanneer de reis over een waterweg gaat die onder het stelsel der scheepvaartrechten valt, van een kwijtschrift blijkens hetwelk deze rechten betaald zijn;
- 4° eventueel, van een of meer regelmatige cognossementen, overeenkomstig de voorschriften van [artikel 87](#), § 1, derde lid;
- 5° van een naamlijst met de vermelding, voor elk lid van de bemanning, van naam, voornamen, geslacht, datum en plaats van geboorte, nummer en plaats van uitreiking van het officieel identiteitsbewijs en functie aan boord;
- 6° indien het vaartuig gebruikt wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen:
  - a) hetzij van een bijzonder certificaat, afgegeven overeenkomstig de bepalingen van het bijzonder reglement nopens het vervoer van brandbare vloeistoffen over de binnenwateren, goedgekeurd bij het Regentsbesluit van 1 augustus 1948 en gewijzigd bij het Regentsbesluit van 3 juli 1950;
  - b) hetzij van een, overeenkomstig de bepalingen van het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn, A.D.N.R.-Reglement genoemd, afgegeven tijdelijk certificaat van goedkeuring of normaal certificaat van goedkeuring, eventueel vergezeld van een bijzondere machtiging voor het vervoer van sommige gevaarlijke producten.<sup>18</sup>

De schipper moet genoemde stukken vertonen op elke vordering vanwege de agenten van de waterweg en van de ambtenaren belast met het innen van en het toezicht op de scheepvaartrechten. Desnoods dient hij zich daartoe aan wal te begeven. Aan boord moet hij de naamlijst vertonen samen met de officiële identiteitsbewijzen van de aanwezige manschappen.

---

<sup>16</sup> Koninklijk besluit dd. 31 oktober 1953.

<sup>17</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>18</sup> Koninklijk besluit dd. 25 juli 1977.

## Art. 9. Plezierboten<sup>19</sup>: Algemene bepalingen

### §1.

1. Het varen met plezierboten op de aan dit reglement onderworpen scheepvaartwegen is toegelaten.
2. De Hoofdingenieur-directeur van het gebied mag de vaart met plezierboten verbieden in de panden of delen van panden waar ze enige hinder voor de vrachtscheepvaart kunnen opleveren.
3. De plezierboten met een romplengte groter dan of gelijk aan 15m zijn onderworpen aan de voorschriften van titel II, hoofdstuk I, van dit reglement<sup>20</sup>. Bovendien dragen zij aan weerszijden van de voorsteven of vooraan op een zichtbare plaats, in letters van tenminste 0 m 08 hoogte, de naam van het schip en op de achtersteven de naam van de thuishaven en de naam van de eigenaar in letters van tenminste 0 m 04 hoogte. De letters moeten van het Latijnse lettertype zijn.

De hierboven vermelde herkenningstekens moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn ; zij moeten licht van kleur zijn op een donkere grond of donker van kleur op een lichte grond.

### §2.<sup>21</sup>

1. Om zich op de scheepvaartwegen of hun aanhorigheden te bevinden, moet elke plezierboot voorzien zijn van een immatriculatieplaat, met vermelding van het immatriculatienummer.
  - a) De prijs van de immatriculatieplaat bedraagt 25,00 EUR. Dit bedrag is gekoppeld aan het indexcijfer der consumptieprijzen en stijgt per schijf van 2,50 EUR.<sup>22</sup>
  - b) De immatriculatieplaat is definitief en blijft bij de plezierboot behoren, ook bij verandering van eigenaar. Ze moet worden vernieuwd in geval van verlies of indien ze door beschadiging onleesbaar geworden is.

Bij verandering van eigenaar is de vroegere eigenaar gehouden een voor echt verklaarde kopie van de verkoopsakte van de plezierboot over te maken aan de Minister tot wiens bevoegdheid de binnenscheepvaart behoort.
  - c) de immatriculatieplaten worden afgegeven op verzoek van de eigenaar van de plezierboot of zijn gevolmachtigde, na betaling van het vereiste bedrag en tegen voorlegging van zijn identiteitskaart.

De Minister tot wiens bevoegdheid de binnenscheepvaart behoort, of zijn afgevaardigde, stelt vast welke inlichtingen door de aanvrager medegedeeld dienen te worden met betrekking tot zijn vaartuig.
  - d) de immatriculatieplaat moet op een duidelijk zichtbare plaats op de buitenkant aan stuurboord van de achtersteven of aan de achterzijde van het vaartuig aangebracht worden. Indien de plaat daar niet aangebracht kan worden, dient ze aangebracht te worden op een daartoe geschikte en voldoende zichtbare plaats.
2. De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op zeilplanken, op opblaasbare bootjes die niet geschikt zijn om met een motor voortbewogen te worden en op vlotten. De Minister tot wiens bevoegdheid de binnenscheepvaart behoort, of zijn afgevaardigde, kan voor waterrecreatie gebruikte tuigen aan deze lijsten toevoegen.

### §3.

1. Om een plezierboot met een motor van minder dan 7.355 Watt (10 PK) te mogen besturen moet de bestuurder ten minste 16 jaar oud zijn.

Om een plezierboot met een motor van meer dan 7.355 Watt (10 PK) te mogen besturen moet de bestuurder ten minste 18 jaar oud zijn. Deze leeftijdsgrens kan tot 16 jaar verlaagd worden indien een andere bestuurder van ten minste 18 jaar oud aan boord is.

<sup>19</sup> Koninklijk besluit dd. 14 december 1979.

<sup>20</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>21</sup> Koninklijk besluit dd. 25 mei 1992.

<sup>22</sup> Koninklijk besluit dd 20 juli 2000

2. Onverminderd de bepalingen onder 1 hierboven moet de bestuurder van een motorplezierboot die een of meer waterskiërs trekt, vergezeld zijn van een medeopvarende van ten minste 15 jaar oud.
3. De bestuurder van een varende motorplezierboot moet zich bevinden op de plaats en in de houding die voor het sturen is voorzien.
4. De bestuurder van een plezierboot moet in de gesteldheid zijn om te sturen en het nodige stuurmanschap bezitten. Hij moet voortdurend in staat zijn alle nodige stuurbewegingen uit te voeren en zijn boot bestendig onder controle hebben.

#### §4.

1. De plezierboten zijn gehouden aan alle vrachtschepen en drijvende werktuigen de nodige ruimte te laten om hun weg te kunnen voortzetten en om te kunnen manoeuvreren. Bovendien moeten zij zich op voldoende afstand houden van alle bouwplaatsen op de waterweg.
2. De door een motor voortbewogen plezierboten moeten zich verwijderen uit de vaarroute van alle op een andere wijze voortbewogen plezierboten.
3. De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Waterwegen behoort mag vakken van de scheepvaartwegen aanduiden die hij voorbehoudt aan de zeilboten.
4. De bestuurder van een plezierboot dient alle nodige maatregelen te nemen ten einde schade aan de waterweg of aan de aanhorigheden ervan te voorkomen.
5. Het is verboden het verkeer te water te hinderen of in gevaar te brengen hetzij door gelijk welke voorwerpen of stoffen in de waterweg te werpen, te leggen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er ongelegen stuurbewegingen uit te voeren. Het is eveneens verboden de gebruikers van de aanhorigheden van de waterweg te hinderen.

#### §5.

1. Het is verboden een aantal personen aan boord te nemen zodat hierdoor het evenwicht en de veiligheid van de plezierboot in gevaar gebracht worden.
2. Alle varende plezierboten moeten aan boord hebben:
  - een of meer pagaaien of roeispanten
  - voor iedere persoon aan boord, binnen handbereik, hetzij een reddingsgordel, een reddingskussen of een reddingsvest
  - een touw van 30 meter
  - een of meer meertouwen van 10 meter
  - een anker of een dreg
  - een hoosvat of een handpomp
  - een misthoorn of toeter
  - een goedgekeurde poederblusser indien de plezierboot van een motor is voorzien.

#### §6.

1. De plezierboten mogen niet stilliggen in de vaargeul. Na gebruik moeten zij op een veilige en stevige wijze worden vastgelegd. Zij mogen de scheepvaart hoegenaamd niet hinderen.
2. Plezierboten mogen niet stilliggen op minder dan 50 m van stuwen.  
De Hoofdingenieur-directeur van het gebied kan de ligplaatsen voor plezierboten aanwijzen.
3. Bij vloedregime op de rivieren, moeten de eigenaars van plezierboten alle nodige maatregelen nemen of doen nemen om hun boot in volkomen veiligheid te brengen.
4. Het is verboden plezierboten te koop te stellen op de waterwegen.
5. De aanhangwagens of de verplaatsbare tuigen die gebruikt werden om de plezierboten te water te laten of aan land te brengen moeten onmiddellijk van de aanhorigheden der waterwegen verwijderd worden.

## Art. 9bis. Plezierboten<sup>23</sup>: Varen met grote snelheid

### §1.

1. De motorplezierboten mogen met een grotere snelheid dan de in dit algemeen reglement of in de bijzondere reglementen van de scheepvaartwegen bepaalde snelheden varen op de daartoe aangewezen vakken. Deze snelheden worden grote snelheden genoemd.
2. De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Waterwegen behoort kan deze grote snelheden beperken.  
Hij bepaalt en begrenst de vakken waar met grote snelheid mag gevaren worden.  
Hij bepaalt eveneens de periode gedurende dewelke het varen met grote snelheid is toegelaten evenals de dagelijkse uren gedurende dewelke zij mogen beoefend worden.
3. In de vakken waar met grote snelheid mag gevaren worden, is de pleziervaart met zeil- en roeiboten verboden gedurende de tijd dat het varen met grote snelheid aldaar werkelijk wordt beoefend.  
De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Waterwegen behoort kan echter afhankelijk van de afmetingen van bedoelde vakken de doorvaart van zeil- en roeiboten aldaar toestaan onder de door hem te stellen voorwaarden.

§2. Buiten de inschrijvingsplaat voorgeschreven bij [art. 9](#), § 2, moeten de motorplezierboten die de vaart met grote snelheid beoefenen aan weerszijden van de voorstevens een bijzonder identificatienummer dragen, dat door het Bestuur der Waterwegen wordt toegekend. Dit nummer kan voorafgegaan worden door een letterteken ter identificatie van het kantoor van toekenning. Het letterteken evenals de cijfers moeten tenminste 21 cm hoog, 12 cm breed en 4 cm dik zijn.

§3. Snelheid- en behendigheidswedstrijden van motorbootjes zijn verboden, behoudens schriftelijke toestemming van de Hoofdingenieur-directeur van het gebied, die in voorkomend geval de nadere regelen daarvoor vaststelt.

§4. Het varen met grote snelheid is verboden wanneer het zicht minder dan 150 m bedraagt.

§5. Snelvarende plezierboten moeten hun snelheid zodanig regelen dat zij geen schadelijk golfslag veroorzaken.

### §6.

1. Op de vakken waar met grote snelheid mag gevaren worden is waterskiën toegelaten.
2. Ter wille van de veiligheid kan de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Waterwegen behoort het waterskiën verbieden op sommige vakken waar met grote snelheid gevaren wordt, op bepaalde delen van deze vakken, of gedurende sommige perioden van het jaar of uren van de dag. In voorkomend geval kan hij eveneens de vaarrichting bepalen van de vaartuigen die waterskiërs trekken.

§7. Een plezierboot die één of meer skiërs trekt moet op zodanige wijze varen en iedere skiër moet zich zodanig gedragen dat zij noch hinder noch gevaar voor de andere gebruikers van de waterweg en aanhorigheden ervan oplevert.

## Art. 9ter. Plezierboten<sup>24</sup>: Buitenlandse plezierboten

§1. De bestuurders van buitenlandse plezierboten die over de waterweg België binnenkomen moeten zich bij hun aankomst aanmelden in het eerste ontvangstkantoor der scheepvaartrechten dat zij ontmoeten, om aldaar aangifte van aankomst in België te doen.

Wanneer deze plezierboten België verlaten moeten de bestuurders ervan aangifte van vertrek doen aan de laatste sluis die zij ontmoeten.

Hetzelfde geldt voor de buitenlandse plezierboten die te water gelaten worden binnen het Belgische scheepvaartwegennet of die er uit getrokken worden.

§2.<sup>25</sup> Buitenlandse plezierboten die in het land van herkomst geïmmatriculeerd zijn, zijn vrijgesteld van de in [artikel 9](#), § 2, 1 bedoelde immatriculatieplaat.

<sup>23</sup> Koninklijk besluit dd. 14 december 1979.

<sup>24</sup> Koninklijk besluit dd. 14 december 1979.

§3. De bestuurders van buitenlandse plezierboten moeten in het bezit zijn van de scheepspapieren die door hun land van herkomst worden geëist.

§4. De snelvarende buitenlandse plezierboten moeten hun nationale vlag voeren en op de voorstevan het letterteken van hun land van herkomst dragen.

### **Art. 9<sup>quater</sup>. Plezierboten<sup>26</sup>: Uitzonderingen<sup>27</sup>**

Worden niet als plezierboten beschouwd:

- a) de schippersbootjes die geïdentificeerd worden door het aanbrenge van een door de schipper te leveren en te plaatsn plaat die dezelfde inschrijvingstekens draagt als het schip waarbij het bootje behoort;
- b) de bootjes van openbare veerdiensten die de veerman toebehoren. Zij moeten de vermelding "Openbaar veer van..." evenals de naam en voornaam van de concessiehouder dragen;
- c) de aan de Staat of aan de Gewesten toebehorende bootjes die de vermelding dragen van hun hoedanigheid;
- d) de bootjes die toebehoren aan de beheerders van de scheepvaartwegen andere dan de Gewesten, en die de vermelding dragen van hun hoedanigheid.

### **Art. 10. Ophouden van vaartuigen**

Onverminderd de toepassing der straffen, bepaald bij [art. 100](#), hebben de agenten van het Bestuur het recht elk vaartuig, trein, vlot, bootje of plezierboot, waarvoor bovenstaande voorschriften niet opgevolgd werden, stil te doen houden en van ambtswege naar een door hen aan te wijzen plaats te verhalen, waar het zal opgehouden worden totdat de schipper al de voorschriften nagekomen is.

Nochtans, wanneer de schipper van een geladen schip geen meetbrief kan tonen, of een vervallen meetbrief voorlegt, kan hem door de inspecteur der scheepvaart van het gebied de toelating worden gegeven om zijn reis voort te zetten, mits hij zijn schip dadelijk na het lossen zal doen hermeten. In dit geval, worden de scheepvaartrechten overeenkomstig de bijzondere regelen van [artikel 81](#), 4 berekend.<sup>28</sup>

## **HOOFDSTUK II. Voorschriften betreffende in de vaart zijnde vaartuigen**

### **AFDELING I. Scheepvaarturen en voorschriften voor de nachtelijke vaart**

#### **Art. 11.<sup>29</sup> Scheepvaarturen**

1. Behoudens de hierna aangegeven of in de bijzondere reglementen voorziene afwijkingen mag de scheepvaart niet geschieden buiten de volgende uren:

Januari	Van 1 tot 15:	Van 8u. tot 17u.30
	Van 16 tot 31:	van 7u.45 tot 17u.45
Februari	Van 1 tot 15:	van 7u.30 tot 18u.15
	Van 16 tot 28 (of 29)	van 7u.15 tot 18u.45
Maart	Van 1 tot 15:	van 6u.45 tot 19u.
	Van 16 tot 31:	van 6u. tot 19u.30
April	Van 1 tot 15:	van 5u.30 tot 20u.
	Van 16 tot 30:	van 5u. tot 20u.30
Mei	Van 1 tot 31:	van 4u.30 tot 21u.

<sup>25</sup> Koninklijk besluit dd. 25 mei 1992.

<sup>26</sup> Koninklijk besluit dd. 14 december 1979.

<sup>27</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

<sup>28</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957

<sup>29</sup> Koninklijk besluit dd.3 oktober 1986.

Juni	Van 1 tot 30:	van 4u.30 tot 21u.30
Juli	Van 1 tot 31:	van 4u.30 tot 21u.30
Augustus	Van 1 tot 15:	van 4u.45 tot 20u.45
	Van 16 tot 31:	van 5u. tot 20u.30
September	Van 1 tot 15:	van 5u.30 tot 19u.45
	Van 16 tot 30:	van 6u. tot 19u.15
Oktober	Van 1 tot 15:	van 6u.30 tot 18u.45
	Van 16 tot 31:	van 7u. tot 18u.15
November	Van 1 tot 15:	van 7u.15 tot 17u.30
	Van 16 tot 30:	van 7u.45 tot 17u.30
December	Van 1 tot 31:	van 8u. tot 17u.30

2. Opgeheven.<sup>30</sup>

3. Op de zon- en wettelijke feestdagen is de vrachtscheepvaart verboden behalve op de tijrivieren en aan de scheepvaartsluizen die deze rivieren in rechtstreekse verbinding stellen met de andere scheepvaartwegen.

Deze schikking is niet van toepassing op de zeeschepen.<sup>31</sup>

Volledige of gedeeltelijke afwijkingen van het verbod op vrachtscheepvaart op zon- en wettelijke feestdagen op een scheepvaartweg of op een gedeelte ervan kunnen door de beheerder van die scheepvaartweg worden toegestaan<sup>32</sup>.

4. De Hoofdingenieur-directeur van het ressort mag, voor de duur van ten hoogste vijftien dagen, de scheepvaart, buiten de onder alinea 1 van dit artikel aangegeven uren, toestaan of zelfs verplichtend maken, wanneer de schepen de panden versperren of dreigen te versperren.<sup>33</sup>

5. De Minister van Openbare Werken kan door bijzondere besluiten de scheepvaart buiten voormelde uren toestaan of zelfs verplichtend maken op de bevaarbare waterwegen, wanneer hij het nuttig of gepast oordeelt.

6. De Minister van Openbare Werken stelt de na te leven bepalingen vast, namelijk wat betreft de verlichting der schepen.

## Art. 12. Lichten

1. Op de onder het algemeen reglement betreffende de politie en de scheepvaart vallende bevaarbare waterwegen waarop nachtvaart niet is voorgeschreven of toegelaten, moeten de vaartuigen, treinen of vlotten, vanaf het officieel uur van zonsondergang, tot een half uur na het uur van sluiting der scheepvaart en vanaf een half uur vóór het uur van opening der scheepvaart tot het officieel uur van zonsopgang, de lichten voeren voorgeschreven in het reglement voor de scheepvaart op het vak der Zeeschelde van af één kilometer boven het zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens,<sup>34</sup> 't is te zeggen:

- a) voor de varende motorvaartuigen: de lichten voorzien bij de artikels 7 en 8
- b) voor de sleepboten: de lichten voorzien bij artikel 9
- c) voor roeiboten: de lichten voorzien bij artikel 14
- d) voor de vlotten: de lichten voorzien bij artikel 16
- e) voor de ten anker of gemeerd liggende vaartuigen: de lichten overeenkomstig artikel 17, alinea's 1 en 4.

2. De varende vaartuigen, niet aangehaald in de voorgaande alinea's, moeten in de top van de grote mast een lantaarn voeren, zodanig ingericht dat zij onafgebroken helder wit licht

<sup>30</sup> Koninklijk besluit dd. 3 oktober 1986.

<sup>31</sup> Koninklijk besluit dd. 3 november 1975.

<sup>32</sup> Koninklijk besluit dd. 2 juni 1993.

<sup>33</sup> Koninklijk besluit dd. 3 november 1975

<sup>34</sup> d.i. Beneden-Zeeschelde.

over de gehele horizon doet schijnen; dat licht moet op een afstand van ten minste 1.800 m zichtbaar zijn.

3. De schepen zonder of met gestreken mast moeten dat wit licht voeren op een hoogte van ten minste 3 meter boven de romp.
4. Gedurende de tijd dat het voeren der lichten verplicht is, mag het wisselen van seinen tussen vaartuigen die slepen en vaartuigen die gesleept worden, geschieden overeenkomstig de bepalingen van art. 25 van het koninklijk besluit dd. 27 september 1926 betreffende het scheepvaartreglement van het gedeelte der Schelde gelegen tussen een punt op één kilometer boven de kaaïen van Antwerpen en de Nederlandse grens.<sup>35</sup>
5. Het is verboden andere lichten te tonen welke voor de voorgeschreven lichten zouden kunnen genomen worden.
6. Het is insgelijks voor alle vaartuigen, al of niet varende, verboden verblindende lichten te gebruiken, welke voor andere vaartuigen gevaar of hinder kunnen veroorzaken.
7. Een vaartuig dat noch ten anker, noch gemeerd ligt, noch aan de grond zit, wordt als varend beschouwd.
8. Het woord "zichtbaar" ten opzichte van lichten gebezigd, betekent zichtbaar bij donkere nacht en heldere dampkring.
9. Op de waterwegen waar het varen bij nacht toegelaten of bevolen is, moeten de stilliggende vaartuigen, vlottreinen of vlotten, bij nacht verlicht worden.

## **AFDELING II: Jagen - kruisen - voorbijvaren - draaien - geluidsseinen**

### **Art. 13. Jagen**<sup>36-37</sup>

1. De Minister van Openbare Werken mag, voor het trekken der vaartuigen op de waterwegen, de inrichting van regelmatige diensten toelaten.
2. Aan sluizen met elektrische kaapstanders is het gebruik van die kaapstanders verplicht voor alle vaartuigen zonder eigen drijfkracht of die door tractoren getrokken worden.
3. Gesleepte vaartuigen mogen die kaapstanders eveneens bezigen met toelating van de sluisbeambten.
4. De schippers moeten een voldoende lange en sterke kabel in goede staat aan boord hebben en hem aan de met de bediening van de kaapstander belaste beampte toereiken.
5. Het Bestuur is niet verantwoordelijk voor de schade die uit het gebruik van de kaapstander mocht voortvloeien.

### **Art. 14. Jagen**<sup>38</sup>

1. Jagen van schepen met paarden of tractoren mag in geen geval geschieden zonder machtiging van de Hoofdingenieur-directeur van het ressort.
2. In voorkomend geval, moeten de paarden de gehele tijd bij de toom geleid worden.
3. De paarden en tractoren moeten, behalve aan de kruisingen, de bestrate of met steenslag verharde strook van het jaagpad volgen. Waar zulke strook ontbreekt, worden de paarden ten minste 1 m 50 en de tractoren 1 m van de oeverranden verwijderd gehouden. Deze afstand wordt berekend van af de wielen aan de kant van de waterwegen.

### **Art. 15. Jagen**

Het is uitdrukkelijk verboden de jaaglijnen of trossen door te snijden.

### **Art. 16. Algemene regels voor het naast elkander varen der vaartuigen.**

1. In het algemeen moet een vaartuig, vlottrein of vlot de helft van de waterweg voor andere vaartuigen, vlottreinen of vlotten vrijlaten.

---

<sup>35</sup> d.i. *Beneden-Zeeschelde*.

<sup>36</sup> *Zie bijzonder reglement voor kanalen der lijn Luik - Antwerpen en vertakkingen.*

<sup>37</sup> *Besluit van de Regent dd. 2 juli 1945.*

<sup>38</sup> *Besluit van de Regent dd. 21 juni 1945.*



2. Een schip heeft enkel het recht de voorrang te eisen voor het doorvaren van een vernauwde doorgang, wanneer het zich bevindt op minder dan 500 meter van die doorgang.
3. Met bootshaken voortgestuwde vaartuigen laten altijd de gejaagde vaartuigen de oever houden waarop het trekken geschiedt.
4. Op een zeilvaartuig moeten de ra's, sprieten en zeilen derwijze gebrast en getopt worden, dat ze hinder noch schade kunnen veroorzaken.
5. De vaartuigen, vlottreinen en vlotten laten in alle geval de Staatsvaartuigen de oever houden waarop ze gejaagd worden, en houden te dien einde de tegenovergestelde oever, waarbij ze de lijn laten vallen.
6. Voor een voor stroom drijvend schip moet elk ander varend vaartuig uitwijken.
7. Bij gebrek aan voldoende ruimte moet door het voor stroom drijvend vaartuig maatregelen worden genomen, waardoor zodra mogelijk de nodige ruimte voor andere vrij komt.
8. Indien varende vaartuigen, wegens bochten van het vaarwater, elkander niet tijdig zien, of indien door oorzaken, die geen verband houden met de weergesteldheid, het uitzicht zodanig is belemmerd dat zulks zou kunnen het geval zijn, moeten zij als aandachtssein een aangehouden stoot geven, welk sein, zo nodig, moet worden herhaald.
9. Een motorvaartuig alleen of met een sleep moet insgelijks, alvorens zich in beweging te zetten, als aandachtssein, een aangehouden stoot geven.
10. Een motorvaartuig dat alleen of met een sleep varende is, moet, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring, zijn handeling aan een ander in het zicht zijnde vaartuig dor de volgende seinen kenbaar maken:
  - Eén korte stoot betekent: "Ik wijk naar stuurboord uit";
  - Twee korte stoten betekenen: "Ik wijk naar bakboord uit";
  - Drie korte stoten betekenen: "Ik sla volle kracht achteruit";
11. Een motorvaartuig dat varend is, doch waarmede niet gemanoeuvreed kan worden, moet dit aan een ander in het zich zijnde vaartuig kenbaar maken door vier korte stoten welke betekenen "Gij moet uitwijken, ik kan niet manoeuvreren".
12. Een motorvaartuig, dat alleen of met een sleep een ander voertuig nadert moet, indien er gevaar voor aanvaring bestaat, zo nodig vaart verminderen, stoppen of achteruitslaan.
13. Indien, ter uitvoering van het reglement, één der beide vaartuigen moet wijken, moet het andere vaartuig zijn koers blijven volgen.
14. Bij het nakomen en uitleggen van de voorschriften uit afdeling II van hoofdstuk II, moet men rekening houden met al de gevaren van scheepvaart en aanvaring, alsmede met de bijzondere omstandigheden die, ter voorkoming van onmiddellijk gevaar, een afwijking van bedoelde bepalingen noodzakelijk kunnen maken.
15. Het geven van andere dan de van overheidswege bij reglement bepaalde geluidsseinen is verboden.

## **Art. 17. Kruisen.**

1. Wanneer vaartuigen die elkander kruisen, langs dezelfde oever voortgetrokken worden en het ene geladen, het andere ledig is, houdt het ledig vaartuig de tegenovergestelde oever van het jaagpad; indien ze beide geladen of beide ledig zijn, houdt het opvarend schip de kant van het jaagpad.
2. Wanneer een der vaartuigen op een der oevers getrokken wordt en het andere op de ander oever, houdt elk vaartuig, bij het voorbijvaren, de oever waarop het getrokken wordt.
3. Voor het kruisen houden de vlottreinen en vlotten, bij het opvaren, de jaagpadoever en, bij het afvaren, de tegenoverliggende oever.
4. Wanneer motorvaartuigen gejaagde vaartuigen kruisen, houden deze de oever waarlangs zij gejaagd worden en gene de tegenoverliggende oever.
5. Wanneer motor- of zeilvaartuigen elkander kruisen, houdt elk de oever welke het aan zijn rechterkant heeft (stuurboordzijde).

6. Wanneer buitengewone omstandigheden een motorvaartuig noodzaken om naar bakboord uit te wijken, mag het afwijken van de voorschriften uit de alinea 5 van het onderhavig artikel en geeft het van zijn voornemen tijdig kennis door twee korte stoten, welke zo nodig herhaald worden. Bovendien moet het merklijk vaart verminderen.
7. Geen vaartuig, vlottrein of vlot mag een deel van de waterweg, waar het kruisen onmogelijk is, binnenvaren, dan na zich verzekerd te hebben dat de weg op dat deel vrij is en na een blauwe vlag met wit blok gehesen te hebben.
8. Seinpalen wijzen de uiteinden van de delen aan, waar vaartuigen elkander niet kunnen kruisen.
9. Komt een vaartuig, vlottrein of vlot vóór een deel van de waterweg dat niet breed genoeg is voor het kruisen en waarin zich reeds een ander vaartuig, trein of vlot bevindt, dan moet het stilhouden en zich langs de overkant van het jaagpad plaatsen, om het ander vaartuig te laten voorbijvaren.
10. Indien vaartuigen elkander in een vaarwater, alwaar stroom loopt, bij een engte, brug, aanlegplaats of bocht ontmoeten, waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar zou opleveren, moet een tegenstroom varende vaartuig zich gaande houden, tot dat de voor stroom varende vaartuigen de engte, brug of bocht zijn doorgevaren, ofwel de aanlegplaats zijn voorbijgevaren.
11. Indien in een vaarwater waar geen stroom loopt, een vaartuig bij een bocht een ander voertuig ontmoet, zodat er gevaar bestaat, indien zij elkander in die bocht voorbijgaan, moet het vaartuig, dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft, de weg vervolgen en moet het andere vaartuig of moeten de andere vaartuigen wachten, totdat de bocht vrij is.

#### **Art. 18. Voorbijvaren.**

1. Elk vaartuig dat met de snelheid, waarmede het regelmatig vaart, een ander inhaalt, heeft het recht dit laatste voorbij te varen, welke ook de voortstuwing- of trekmiddelen van het een en het ander zijn.
2. Het is verboden tijdelijk de snelheid van een vaartuig te vermeerderen, enkel met het doel een ander schip voorbij te varen.
3. Het is verboden een in de vaart zijnde schip voorbij te varen, dat gekomen is op minder dan 500 meter van een sluis, een brug of enig ander kunstwerk met enkele doorvaart.
4. De in dezelfde richting varende vaartuigen, vlottreinen of vloten mogen elkander niet voorbij varen in bochten of in engten, waarin het kruisen van vaartuigen onmogelijk is.
5. Geen vaartuig mag een ander vaartuig, een vlottrein of een vlot voorbijvaren, zonder dat de schipper door een aangehouden stoot of vijf klokslagen aan de voorbij te varen bemanning van zijn voornemen kennis gegeven heeft. De aldus verwittigde schipper moet zijn vaart verminderen en al naar het geval een der hierna voorgeschreven bewegingen uitvoeren zodra het vaartuig, dat zich bereidt om het recht van voorbijvaren uit te oefenen, op een afstand van tweemaal de lengte van zijn vaartuig, trein of vlot genaderd is.
6. Het gejaagde vaartuig dat een ander voorbijvaart, houdt de oever waarlangs het getrokken wordt, en het ander, de tegenoverliggende oever, daarbij intijds de lijn latende vallen.
7. Wanneer motor- of zeilvaartuigen gejaagde vaartuigen voorbijvaren, die dezelfde richting volgen, houden deze de oever waarlangs ze gejaagd worden en gene tegenoverliggende oever.
8. Wanneer motor- of zeilvaartuigen andere motor- of zeilvaartuigen die in dezelfde richting varen, inhalen en mogen voorbijvaren, moeten de eerste de oever houden welke zij op de rechterhand hebben (stuurboordzijde) en de andere dien, welke zij aan de linkerhand hebben (bakboordzijde).
9. Noodzaken de omstandigheden een vaartuig, dat een ander oploopt en wil voorbijvaren, af te wijken van de voorschriften uit de achtste alinea van onderhavig artikel, zodat het voorbijvaren niet plaats heeft aan de in dit artikel voorgeschreven zijde, dan moet het oplopend vaartuig niet het sein geven als bedoeld in de vijfde alinea van onderhavig artikel, doch zijn wens om voorbij te varen aan de verkeerde zijde te kennen geven door twee aangehouden stoten of door tien klokslagen.

10. Indien een motorvaartuig dat opgelopen wordt, het oplopend vaartuig kan laten voorbijgaan, moet het twee korte stoten geven, wanneer het daartoe naar bakboord uitwijkt, en één korte stoot, als het door bijzondere omstandigheden genoodzaakt is naar stuurboord uit te wijken.
11. Indien het vaartuig, dat opgelopen wordt, wil te kennen geven dat naar het oordeel van de gezagvoerder of schipper, voorbijvaren onmogelijk is, moet het daartoe 7 korte stoten of 7 klokslagen geven.

#### **Art. 19. Draaien.**

1. Indien een voor stroom varend vaartuig wil opdraaien, moet dat vaartuig zulks aan de in de nabijheid zijnde vaartuigen kenbaar maken door het geven van een aangehouden stoot, gevolgd door één of twee korte stoten, al naar gelang het wil opdraaien naar stuur- of naar bakboord. Elk in de nabijheid tegenstroom varend vaartuig moet in dat geval gaande gehouden worden en elk in de nabijheid voor stroom varend vaartuig moet zijn vaart verminderen, totdat het opdraaiende vaartuig geen beletsel tot doorvaren meer geeft.
2. Indien een vaartuig in een vaarwater, waar geen stroom loopt, wil opdraaien, moet het zulks aan het in de nabijheid zijnde vaartuig kenbaar maken door het geven van het in paragraaf 1 van het onderhavig artikel aangeduide sein en moeten bedoelde vaartuigen zo nodig ruimte maken.

#### **Art. 20. Ophouden van vaartuigen**

Elk vaartuig, vlottrein of vlot, waarvan de schipper, door inbreuk op dit reglement, de vaart van een ander vaartuig, vlottrein of vlot gehinderd of vertraagd heeft, wordt bij de eerste sluis of brug opgehouden, tot na de doorvaart van dit vaartuig.

#### **Art. 21. Vertragen van de snelheid**

Ten einde alle gevaar of schadevaring te vermijden, moet de snelheid der vaartuigen vertraagd worden in de doorvaart der steden, in bochten en enge vaarwegen, vóór laad- en loskaaien,<sup>39</sup> in de nabijheid van op de waterweg in uitvoering zijnde werken, van plaatsen waar voorzorgen moeten genomen worden en die aangewezen worden door de Hoofdingenieur-directeur van het ressort, van vaartuigen gebezigd tot het lichten van wrakken of met ontplofbare stoffen geladen. De schippers voegen zich overigens naar de voorschriften, welke hun door de ambtenaar der werken gegeven worden.

#### **Art. 22. Konvoeien**

1. De vaartuigen mogen konvooisgewijze varen:
  - a) wanneer ze gesleept worden;
  - b) wanneer het jagen mogelijk is zonder het getal paarden te vermeerderen dat doorgaans gebruikt wordt voor het trekken van een enkel geladen vaartuig.
2. De vaartuigen mogen gekoppeld worden, wanneer ze aldus gemakkelijk door de kunstwerken varen en de helft der bodembreedte van de waterweg niet te boven gaan.

#### **Art. 23. Toegang aan boord voor met toezicht belaste agenten**

De agenten van het Bestuur, belast met het toezicht over de waterwegen en stoomtuigen, of met de uitvoering der wetten en reglementen betreffende het tolwezen en de scheepvaartrechten, mogen de varende vaartuigen doen stilhouden en aan boord gaan, om te onderzoeken of de wettelijke en reglementaire voorschriften in acht genomen worden. De schippers moeten hun vorderingen nakomen.

---

<sup>39</sup> De strandingsbermen inbegrepen.

## AFDELING III: Doorvaart van sluizen en bruggen<sup>40</sup>

### Art. 24. Vertragen – stoppen - meren

1. Bij het naderen van sluizen en beweegbare bruggen, moeten de schippers de vaart van hun vaartuig vertragen en de sluis- of brugwachters van hun aankomst verwittigen met de stoomfluit, de scheepsklok, de misthoorn of door roepen. Op het ogenblik als zij aangekomen zijn aan de palen tot aanwijzing der overzetveren, zullen de schippers een teken geven met de fluit, de klok of de hoorn.
2. Het volkomen stoppen is verplicht op 100 meter van de beweegbare spoorwegbruggen en op 50 meter van de beweegbare bruggen voor wegen en van de sluizen, indien de brug- of sluiswachter de doorvaart niet toegelaten heeft.
3. In dit geval, moeten de schippers hun vaartuig, trein of vlot derwijze meren, dat zij het trekken of het voorbijvaren van andere vaartuigen niet hinderen. Zij voegen zich bovendien naar de aanduidingen der brug- of sluisbedienden en zetten slechts hun vaart voort met de toelating van dezen.

### Art. 25. Invaren en meren

Wanneer, integendeel, de doorvaart toegelaten is, doen de schippers hun vaartuig, trein of vlot langzaam vooruitvaren, daarbij zorg dragende ze aan beide uiteinden te meren in de sluisolk. Het is verboden met stangen, bootshaken, schippersbomen en ander tuig de delen der kunstwerken aan te raken, welke tot het besturen der vaartuigen niet bestemd zijn.

### Art. 26. Hulp bij bediening

1. De sluis- en brugwachters alleen hebben het recht de inrichtingen van sluizen, stuwen en bruggen te bedienen.
2. Echter mogen zij daarbij de hulp vragen van schippersknechten of maats.
3. Een deel der bemanning, voldoende voor het besturen van het vaartuig, de trein of het vlot moet bij de doorvaart aan boord blijven.

### Art. 27. Nakomen bevelen van bedieningspersoneel

Bij de toegangen tot en bij doorvaart van sluizen en bruggen, zijn de schippers gehouden de bevelen der sluis- en brugwachters na te komen en zich te voegen naar de seinen die aanduiden of de weg vrij is.

### Art. 28.<sup>41</sup> Doorvaartorde

- §1. De doorvaart van sluizen en beweegbare bruggen geschiedt onder voorbehoud van de volgende bepalingen, volgens de orde van aankomst der vaartuigen aan de stoppalen, die zich aan weerskanten van deze kunstwerken bevinden.
- §2. Onverminderd het bepaalde in § 6, hebben de hierna vermelde vaartuigen voorrang bij de doorvaart in de hierna aangegeven orde:
- 1° de vaartuigen, geladen met buskruit, schietkatoen, knalstoffen, dynamiet;
  - 2° de vaartuigen die het leger toebehoren of het helpen in zijn verrichtingen en zijn vervoer;<sup>42</sup>
  - 3° de vaartuigen van het bestuur waarop de nationale vlag is gehesen;
  - 4° de vaartuigen die, met het bergingsmaterieel voor gezonken vaartuigen geladen, zich ter plaatse van het ongeval begeven en daartoe een vaarbewijs hebben, door de bevoegde ingenieur afgegeven;
  - 5° de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoerdienst voor reizigers;<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> De bediening van de kunstwerken wordt geregeld in het ministerieel besluit van 2 maart 1982 houdende de uurregeling van de bediening van de kunstwerken op de bevaarbare waterwegen onderworpen aan het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk (Belgisch Staatsblad 24 maart 1982).

<sup>41</sup> Koninklijk besluit dd. 12 januari 1954.

<sup>42</sup> Koninklijk besluit dd. 28 december 1877.

6° de vaartuigen met een lading van ten minste 50 ton of, voor vaartuigen van minder dan 100 ton, met een lading van ten minste de helft van het laadvermogen van het vaartuig, andere vloeibare brandstoffen dan die van groep K3, zoals zij omschreven zijn in de artikelen 1 en 2 van het bijzonder reglement betreffende het vervoer van vloeibare brandstoffen op de binnenwateren, gevoegd bij het besluit van de Regent van 1 augustus 1948;

7° de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoerdienst voor goederen;

8° opgeheven<sup>44</sup>

De in 1°, 2°, 3°, 4° en 5° opgesomde vaartuigen hebben absolute voorrang. De in 6°, 7° en 8° opgesomde vaartuigen maken van hun voorrang slechts gebruik bij afwisseling met wachtende vaartuigen, met dien verstande dat het eerste voorranghebbende vaartuig na het eerste aan de stoppaal wachtende vaartuig aan de beurt komt. De scheepvaartinspecteur kan de in 6° opgesomde vaartuigen het genot van hun voorrang ontnemen, zo hij vaststelt dat de vereiste hoeveelheid vloeibare brandstoffen slechts aan boord wordt gehouden om voorrang te krijgen.

§3. De Minister van Openbare Werken of zijn gemachtigde kan de vaartuigen in dringende gevallen, onder meer om in de bevoorrading van het land te voorzien of om ongevallen te voorkomen waarbij de scheepvaartwegen zijn betrokken, voorrang verlenen.<sup>45-46</sup>

§4. De gewone vaartuigen hebben recht van doorvaart vóór vlottreinen en vlotten, doch dezer doorvaart mag niet meer dan zes uur vertraagd worden.

§5. De vaartuigen in sleep met of zonder sleepboot tellen slechts voor één eenheid. Zij worden geschut zonder tussenplaatsing van in dezelfde richting varende schepen.

§6. De sluismeesters maken zoveel mogelijk gebruik van een zelfde schutting om twee in tegenovergestelde richting varende vaartuigen door te laten.

Wanneer de schutten vaartuigen te groot zijn om met twee of meer tegelijk geschut te worden, nemen de sluismeesters bij de schutting van een groot vaartuig één of meer vaartuigen van kleine afmetingen. De in § 2, 1°, opgesomde vaartuigen worden echter steeds afzonderlijk geschut<sup>47</sup>.

§7. Bij het binnen- en uitvaren der sluizen is het trekken verplicht. Wanneer de sluizen voorzien zijn van tussenschijven, zijn de sleepboten gehouden de vaartuigen van hun sleep voort te trekken.

§8. Geen voorrecht van doorvaren kan gelden tegenover vaartuigen die reeds binnen de kunstwerken varen.

Ieder vaartuig waarvan de voorsteven de stoppaal voorbij is, wordt beschouwd als het kunstwerk binnengevaren.

§9. In geval van betwisting over de toepassing der bepalingen van dit artikel of van de [artikelen 16](#) en [18](#) zijn de schippers gehouden zich te voegen naar de bevelen van de sluismeester, van de brugwachter of van elke andere bediende der scheepvaart.

---

<sup>43</sup> Zie bijzonder reglement van de Maas, de Ourthe en de Samber.

<sup>44</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998

<sup>45</sup> Koninklijk besluit dd. 29 juni 1936.

<sup>46</sup> Ministerieel besluit dd. 13 januari 1948: De Hoofdingenieur-Directeur van Bruggen en Wegen, Hoofd van de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen te Brussel, wanneer er verschillende uitvoeringsdiensten bij betrokken zijn, alsmede de Hoofdingenieur-Directeurs van Bruggen en Wegen, binnen hun ressort, zijn gemachtigd om, in spoedeisende gevallen, voorrang bij doorvaart te verlenen, inzonderheid met het oog op 's Lands voorziening met kolen, mijnhout of voedingsmiddelen, dan wel ter voorkoming van ongevallen, waarbij de scheepvaartwegen betrokken zijn. Desbetreffende aanvragen moeten aan de bovenbedoelde Hoofdingenieurs-Directeurs van Bruggen en Wegen worden toegezonden met nauwkeurige vermelding van :

a) naam, voornamen en adres van de aanvrager;

b) naam en inhoudsvermogen van het schip;

c) traject waarvoor de voorrang gevraagd wordt;

d) aard van het vervoer;

e) motivering van de aanvraag om voorrang.

De machtiging, die eventueel zal worden uitgereikt aan de aanvrager moet aan ieder door te varen bewaakt kunstwerk getoond worden. Het document wordt aan de sluismeester van het daarop vermelde laatste kunstwerk afgegeven.

<sup>47</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

## **Art. 29. Strijken van zeilen**

Zeilvaartuigen strijken de zeilen op tenminste 200 meter van bruggen en sluisen.<sup>48</sup>

## **Art. 30. Bedieningsregels**

1. De Minister van Openbare Werken mag de bediening van beweegbare bruggen en sluisen door bijzondere besluiten regelen.
2. Bovendien regelt hij, zo nodig, het verkeer op de bruggen en loopbrugjes van de Staat.
3. De afkondiging van dergelijke ministeriële besluiten geschiedt bij wijze van plakbrieven aan voormelde bruggen, loopbrugjes en sluisen.

## **Art. 31. Spoorwegbruggen**

Beweegbare spoorwegbruggen mogen niet geopend worden, wanneer een trein in het zicht of op het punt is aan te komen.

## **Art. 32. Strijken van masten**

De beweegbare bruggen worden slechts geopend wanneer dit voor het doorvaren der vaartuigen onontbeerlijk is; dienvolgens moeten de schippers, desvoorkomend en indien dit mogelijk is, hun mast strijken of wegnemen.

## **Art. 33. Doortocht van voetgangers of rijtuigen**

Telkens als twee vaartuigen of een sleep schepen door een brug gevaren zijn, mag deze gesloten worden, om doortocht aan voetgangers of rijtuigen te verlenen.

## **Art. 34. Tijd in de sluis**

De vaartuigen, vlottreinen of vloten mogen niet langer in de sluis blijven dan volstrekt nodig is voor het schutten.

## **HOOFDSTUK III. Vervoeren van buskruit en andere gevaarlijke stoffen**

### **Art. 35. Andere besluiten**

1. Het vervoer van buskruit, dynamiet en alle andere ontplofbare stoffen is geregeld bij de wetten en reglementen, vervat in een brochure uitgegeven in 1924 door het Ministerie van Arbeid en Nijverheid. Deze reglementen zijn bij koninklijke besluiten van 29 juli 1926, 4 april 1930 en 6 maart 1935 gewijzigd en aangevuld.
2. Het vervoer per spoor, langs gewone weg of te water, van ontplofbare stoffen toebehorende aan de militaire magazijnen en werkhuizen is bij de Koninklijke besluiten van 7 april 1899, 29 juli 1926 en 16 april 1939 geregeld.

### **Art. 35bis.<sup>49</sup> Vervoer van brandbare vloeistoffen**

Vaartuigen die vloeistoffen, welke normaal worden gebruikt om door verbranding warmte, licht of drijfkracht voort te brengen, zoals zij in het bijzonder reglement voor het vervoer van brandbare vloeistoffen op de binnenscheepvaartwegen<sup>50</sup> zijn bepaald, los of verpakt vervoeren, moeten de bepalingen van dit bijzonder reglement in acht nemen.

---

<sup>48</sup> Zie bijzonder reglement van de Beneden-Zeeschelde.

<sup>49</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>50</sup> Besluit van de Regent dd. 1 augustus 1948.

## HOOFDSTUK IV. Vrij doorvaren van legervaartuigen

### Art. 36. Doorvaart van legervaartuigen

De doorvaart van de vaartuigen van het leger wordt geregeld bij het koninklijk besluit van 28 december 1877 en die van de vaartuigen van de Nationale Dienst voor Vervoer over de Binnenwateren bij het koninklijk besluit van 26 augustus 1939.

## HOOFDSTUK V. Stilliggen, laden, lossen, haven, verhalen en scheepvaartstremming<sup>51</sup>

### Art. 37. Plaatsen voor stilliggen

1. Het stilliggen der vaartuigen,<sup>52</sup> het laden en lossen der koopwaren zijn enkel toegelaten in de havens en op de plaatsen, aangeduid door de Minister van Openbare Werken en, desnoods, door de Ingenieurs der Scheepvaart.
2. In alle geval mogen de schepen, vlottreinen of vloten niet stilliggen op plaatsen, waar ze het kruisen van andere vaartuigen hinderen.
3. Het stilliggen is insgelijks verboden op minder dan 200 meter van de vaartuigen, die met ontplofbare stoffen geladen zijn.

### Art. 38.<sup>53</sup> Meren

1. Stilliggende vaartuigen moeten aan beide uiteinden vastgemeerd zijn; in de langs het jaagpad gelegen havens moeten hun beweegbare masten gestreken zijn.
2. De vaartuigen die gemachtigd zijn in de panden stil te liggen, moeten zich op één rij schikken, langs de oever aan de overzijde van het jaagpad.

### Art. 39. Meren

Het meren geschiedt slechts aan de palen, dukdalven en ringen die daartoe bestemd zijn en bij gebrek waaraan de vaartuigen hun katanker mogen gebruiken.

### Art. 40. Bevelen gegeven door agenten der waterwegen

De schippers zijn gehouden onmiddellijk de bevelen uit te voeren, die hun gegeven worden door de agenten van de waterweg, voor het plaats en verhalen der vaartuigen aan de kaaien, alsook voor het ankeren en meren der stilliggende vaartuigen. Het is verboden de meertouwen of kettingen in het water te gooien of te laten slepen.

### Art. 41. Ligplaats nemen op verscheidene rijen

1. Indien, in de havens, de vaartuigen op verscheidene rijen geschikt zijn, moeten die welke naast de oever liggen dienen voor het verkeer tussen de kaai en de vaartuigen die verder afgelegen zijn.
2. Nochtans mag het laden of lossen op deze wijze niet geschieden, uitgezonderd in het geval voorzien bij [artikel 54](#).

### Art. 42. Tijd van stilliggen

Wanneer de havens langs het jaagpad liggen, mogen de vaartuigen er niet langer vertoeven dan nodig is voor het laden of lossen. Zodra deze werkzaamheden geëindigd of onderbroken zijn, moet het vaartuig aan de overkant gaan meren of het ruim kiezen.

---

<sup>51</sup> Zie art. 525 tot 550 van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming, goedgekeurd door het besluit van de Regent dd. 27 september 1947 (Belgische Staatsbladen dd. 3 en 4 oktober 1947).

<sup>52</sup> Voor het ontratten van de vaartuigen zie art. 714 tot 722 van het voormeld algemeen reglement voor arbeidsbescherming.

<sup>53</sup> Zie bijzonder reglement betreffende het kanaal van Gent naar Oostende.

### **Art. 43. Bewaking**

Stilliggende vaartuigen, vlottreinen of vlotten moeten dag en nacht bewaakt worden.

### **Art. 44. Vlottreinen en vlotten**

1. Vlottreinen en vlotten mogen in de havens niet blijven liggen.
2. Binnen acht en veertig uren na hun aankomst ter plaats van bestemming, worden ze losgemaakt en aan wal getrokken, behalve mits bijzondere toelating van de Hoofdingenieur-directeur van het ressort. Deze verrichtingen geschieden zonder dat de scheepvaart er door gehinderd wordt.

### **Art. 45. Meren van vlottreinen en vlotten**

Gedurende het stilliggen, worden de vlottreinen en vlotten stevig gemeerd aan de oever, liggende op de overkant van die waar doorgaans getrokken wordt.

### **Art. 46. Brand aan boord**

Barst er brand uit aan boord, dan geeft de schipper onmiddellijk alarm en verwijdt zijn vaartuig uit de nabijheid van andere vaartuigen, remmingswerken en kunstwerken.

### **Art. 47.<sup>54</sup> Vloed**

1. Bij vloed of wanneer het nodig is het water gans of gedeeltelijk af te laten, worden de vaartuigen, vlottreinen of vlotten verhaald op plaatsen waar ze de vrije loop van het water niet kunnen hinderen, noch schade veroorzaken. Ze worden stevig gemeerd door de zorgen en onder de verantwoordelijkheid der schippers. Desnoods worden ze verhaald op plaatsen, door de scheepvaartagenten aangeduid.
2. Deze bepaling is ook toepasselijk op bootjes en plezierboten, die het bestuur overigens op het droge mag doen trekken.

### **Art. 47bis.<sup>55</sup> Vriesweer**

Bij vriesweer zijn de eigenaars of schippers van vaartuigen verplicht het ijs, dat zich rondom hun schepen mocht vormen, te breken en gebroken te houden.

### **Art. 48. Schadeloosstelling**

Geen schadeloosstelling kan worden gevorderd wegens averij of scheepvaartstremming, veroorzaakt door gebrek aan voedingswater, door een ongeval of door maatregelen in het algemeen belang getroffen.

## **HOOFDSTUK VI. Verplichting der schippers wier vaartuigen gezonken zijn**

### **Art. 49. Verplichtingen schipper**

1. De schipper, wiens vaartuig gezonken is, moet het zo spoedig mogelijk vlotbrengen; zoniet, wordt hem een termijn aangewezen door de Hoofdingenieur-directeur van het ressort, na verloop van welke desvoorkomend de nodige schikkingen van ambtswege, op zijn kosten en gevaar, genomen worden, overeenkomstig [artikel 102](#) van dit reglement.
2. Onmiddellijk na het ongeval, verwittigt de schipper de scheepvaartagent die het dichtstbij woont.
3. Verblijft geen agent binnen een omtrek van 10 kilometer, dan wordt langs de kortste weg de Hoofdingenieur-directeur of de Ingenieur van het ressort gewaarschuwd.
4. De schipper plaatst boven of nabij het gezonken vaartuig een baak of boei, waarop 's daags een rode vlag staat en 's nachts een wit licht dat in alle richtingen verlicht.<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup> Zie bijzonder reglement betreffende de Grote Nete.

<sup>55</sup> Besluit van de Regent dd. 18 september 1945.



## **Art. 50. Onbekende eigenaar**

1. Zijn de schipper en de eigenaar van een gezonken vaartuig onbekend, dan verkoopt het Bestuur het vaartuig of het wrak.
2. De opbrengst van de verkoop wordt, na aftrek der kosten voor berging, schutting en veiling, in de consignatiekas gestort, ter beschikking van de rechthebbenden.

## **Art. 51. Lading van het vaartuig**

Bovenstaande bepalingen zijn toepasselijk op de lading van het gezonken vaartuig en op elk voorwerp dat in het bed van de waterweg achtergelaten is en de scheepvaart zou kunnen hinderen of het regiem van de waterloop schaden.

## **HOOFDSTUK VII. Vaartuigen die een geregelde dienst onderhouden**

### **Art. 52. Geregelde dienst**

Wordt als geregelde dienst beschouwd, de dienst van vaartuigen die op vastgestelde dagen en uren vertrekken en aankomen, en enkel in bepaalde havens aanleggen.

### **Art. 53. Reddingsmiddelen**

Vaartuigen die een geregelde dienst voor reizigers onderhouden, moeten voorzien zijn van drie reddingsboeien en van een bootje met toerusting, alles in goede staat en derwijze geplaatst dat het ten alle tijde voor zijn bestemming kan worden gebruikt. Daarenboven moet aan boord van elk vaartuig een rookdoos voor verstikten, met een omstandige gebruiksaanwijzing van dit toestel, voorhanden zijn.

### **Art. 53bis. Afwijkingen**

1. De Minister van Openbare Werken mag afwijkingen van de bepalingen van [artikel 53](#) toestaan.
2. De afwijkingsbesluiten geven de voorwaarden aan die in ieder afzonderlijk geval dienen nageleefd.

### **Art. 54. In- en ontschepen**

1. Het in- en ontschepen van reizigers, behalve in de schutkolken en op de plaatsen waar trappen aanwezig zijn, geschiedt door middel van beweegbare brugges, aan weerszijden van leuningën voorzien.
2. Wanneer een vaartuig van een geregelde dienst niet rechtstreeks tegen de steiger kan aanleggen, omdat er reeds een ander vaartuig tegen ligt, dient dit laatste tot het aan wal komen of inschepen der reizigers en koopwaren van het laatst aangekomen vaartuig. De overgang van het ene vaartuig naar het andere geschiedt door middel van een brugje.

### **Art. 55<sup>57</sup>. Uren van vertrek en aankomst**

1. De uren van vertrek en aankomst worden aangeplakt aan de aanlegplaatsen, bruggen en sluishuizen.
2. Wanneer een dienst niet meer geregeld geschiedt, verliezen de daartoe behorende vaartuigen de voorrechten welke dit reglement hun verleent.

## **HOOFDSTUK VIII. Motorboten en sleeptreinen**

### **Art. 56. Naleving reglement**

De eigenaars en schippers van motorboten moeten dit reglement nakomen, alsook de bestaande en toekomstige reglementen betreffende de politie der stoom- of motortuigen.

---

<sup>56</sup> Zie wet van 28 november 1928 (Belgisch Staatsblad dd. 11 januari 1929).

<sup>57</sup> Zie bijzonder reglement van de Beneden-Zeeschelde.

**Art. 57.** Opgeheven.<sup>58</sup>

### **Art. 58.<sup>59</sup> Maximum snelheid**

De maximumsnelheid die voor motorvaartuigen wordt toegestaan, bedraagt per minuut en met betrekking tot de oever:

- 1° 70 m voor die welke geen gebruik maken van de bij [artikel 1](#) bepaalde tolerantie betreffende de maximumdiepgang;
- 2° eveneens 70 m voor die welke van deze tolerantie gebruik maken, maar van een vaste buiten de romp uitstekende schroef zijn voorzien;
- 3° 100 m voor die welke van voornoemde tolerantie gebruik maken en van een bijzondere inrichting tegen de golfslag zijn voorzien, zoals de schroef die binnen het vaartuig in een koker wordt geplaatst, of een inrichting waarmee men de schroef zover kan opheffen dat ze altijd ten minste 0 m 50 boven de toegestane maximumdiepgang is ingedompeld.

In afwijking van lid I bedraagt de toegestane maximumsnelheid voor alle vaartuigen die de rivieren afvaren 7 km per uur, dit is 116 m 66 per minuut.

In de bijzondere reglementen kunnen hogere of lagere maxima dan die van dit artikel worden vastgesteld. In zulke gevallen geven palen langs de scheepvaartwegen of vakken van scheepvaartwegen de maximumsnelheid op die er is toegestaan.

### **Art. 59.<sup>60</sup> Varen met hogere snelheid**

De motorvaartuigen, die geen gebruik maken van de bij [artikel 1](#) bepaalde tolerantie betreffende de maximumdiepgang en die door hun vorm, hun wijze van voortbeweging of hun geringe diepgang sneller kunnen varen dan bij [artikel 58](#) is bepaald, zonder een nadelige golfslag te veroorzaken, mogen daartoe gemachtigd worden. Hun snelheid mag echter niet meer bedragen dan:

- 1° 100 m voor die van meer van 90 ton;
- 2° 150 m voor die van 90 ton of minder, van 2 m 50 of meer breed of met een diepgang van 1 m of meer;
- 3° 200 m voor die van 90 ton of minder, van minder dan 2 m 50 breed en met een diepgang van minder dan 1 meter.

De machtiging wordt door de Hoofdingenieur-directeur afgeleverd na proefnemingen in bijzijn en overeenkomstig de onderrichtingen der Ingenieur van Bruggen en Wegen. Zij kan te allen tijde worden ingetrokken. Het machtigingsbewijs moet op elke vordering van de agenten, belast met de politie en de instandhouding van de scheepvaartwegen, vertoond worden.

In de bijzondere reglementen kunnen hogere of lagere maxima dan die van dit artikel worden vastgesteld.

Alle snelheidswedstrijden tussen motorvaartuigen zijn verboden.

### **Art. 59bis.<sup>61</sup> Proefnemingen**

De motorvaartuigen die door hun vorm, hun voortbewegingsmiddelen of hun geringe diepgang, met hoge snelheid kunnen varen, kunnen gemachtigd worden om zelfs buiten de vakken voor hoge snelheid, vastgesteld door de minister die het Bestuur der Waterwegen in zijn bevoegdheid heeft, algemene proefnemingen te doen of snelheidstests uit te voeren met hogere dan de bij de [artikels 58 en 59](#) van dit reglement of de bij de bijzondere reglementen vastgestelde snelheden.

De proefnemingen en de tests moeten van korte duur zijn. De machtiging wordt verleend door de Hoofdingenieur-directeur van het gebied die er de modaliteiten van vaststelt. Zij kan ten allen tijde worden ingetrokken.

---

<sup>58</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

<sup>59</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>60</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>61</sup> Koninklijk besluit dd. 3 oktober 1986.

## **Art. 60. Ophouden van vaartuigen**

Alle overtredingen van de voorschriften der [artikelen 58 en 59](#) worden niet alleen gestraft, zoals bij [artikel 100](#) van dit reglement bepaald is, maar kunnen tevens aanleiding geven tot ophouden van het vaartuig bij de eerste beweegbare brug of vóór de eerste sluis die het moet doorvaren, gedurende het dubbel van de tijd, ingewonnen door de overdreven snelheid.

## **Art. 61. Nadelige golfslag**

Het verkeer van motorboten die een nadelige golfslag veroorzaken, kan voorlopig door de Hoofdingenieur-directeur van het ressort en voorgoed door de Minister van Openbare Werken verboden worden.

## **Art. 62. Sleeptreinen**

- 1° Komt een sleeptrein op ongeveer 200 meter van een bocht, waar het kruisen moeilijk is, zo geeft de sleepboot een lange fluitstoot, vooraleer de bocht in te varen. Op dat sein, moeten de vaartuigen, die in tegenovergestelde richting varen en nog niet in de bocht zijn, stilhouden totdat de sleeptrein voorbij is.
- 2° Indien één of meer in tegenovergestelde richting varende schepen reeds in de bocht zijn, moet de sleeptrein stilhouden totdat het kruisen zonder moeite kan geschieden.

## **Art. 63. Vaartuigen op sleeptouw nemen**

1. Tenzij met bijzondere toelating van de Hoofdingenieur-directeur van het ressort, mogen de motorboten niet meer dan vier gewone vaartuigen op sleeptouw nemen.
2. Vlottreinen en vlotten worden achter de gesleepte vaartuigen geplaatst.
3. Gesleepte vaartuigen moeten hun zeilen losmaken of geien, de kabel vieren of inhalen op het bevel van de sleepboot.
4. De schippers mogen de kabels slechts beurtelings loslaten, zodanig dat het achterste vaartuig het eerst loslaat en het voorste het laatst.
5. Behalve in geval van hulpverlening aan andere motorschepen, is het aan de motorschepen verboden meer dan een schip (ledig of geladen) op sleeptouw te nemen.

## **Art. 64. Opgeheven.**

## **Art. 65. Sintels der machinevuren**

Het is verboden de sintels der machinevuren in het water te werpen. Die worden behouden tot op de plaats van bestemming van de boot en op elke vordering der agenten van het Bestuur getoond.

## **Art. 66. Geluidseinen**

De schippers zijn gehouden met de scheepsklok of de stoomfluit te waarschuwen:

- a) bij hun nadering tot bruggen, sluisen, openbare veren en plaatsen waar de vaartuigen moeten stilhouden;
- b) ten minste alle vijf minuten, om hun aanwezigheid aan te kondigen, wanneer de vaartuigen bij mistig weder varen.

## TITEL II.      Inschrijven, meten en slopen der vaartuigen scheepvaartrechten<sup>62</sup>

### HOOFDSTUK I.   Inschrijven, meten en slopen der vaartuigen<sup>63</sup>

#### Art. 67. Aanstelling scheepsmeters

1. De vaartuigen worden gemeten door ambtenaren van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart, die tot scheepsmeter zijn aangesteld door de Minister die de Maritieme Zaken en de Scheepvaart in zijn bevoegdheid heeft. De vaartuigen kunnen ook worden gemeten door andere personen of organisaties, die daartoe zijn gemachtigd door dezelfde Minister. Deze kan de scheepsmeters ontheffen van hun functie of de machtiging intrekken van de personen of organisaties die belast zijn met de uitvoering van de scheepsmeting.<sup>64</sup>

De vaartuigen worden in de regel gemeten op de plaatsen, aangeduid in de bijzondere reglementen. Op aanvraag van de eigenaar of van diens gemachtigde en met de toestemming van de Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen van het gebied of van diens gemachtigde kunnen ze evenwel op andere plaatsen worden gemeten. In dat geval wordt de juiste plaats van meting bepaald door de scheepsmeter die met de meetverrichtingen is belast.<sup>65</sup>

2. opgeheven<sup>66</sup>.
3. De Minister die de Maritieme Zaken en de Scheepvaart in zijn bevoegdheid heeft, stelt de regels vast voor de organisatie van de scheepsmeting, bepaalt de plaats en de organisatie van de inschrijvingskantoren en het model van de meetbrief.<sup>67</sup>
4. Het meten van zeeschepen wordt geregeld bij de wet van 20 juni 1883 en bij de koninklijke besluiten van 27 augustus 1883 en 2 december 1897.
5. Het meten van vlottreinen en vloten geschiedt kosteloos door de ontvanger van het eerste kantoor der scheepvaartrechten waar ze aankomen. Deze meting wordt nagezien door de ontvanger van het laatste kantoor. Vlottreinen en vloten zijn niet onderworpen aan de verplichting der inschrijving.

#### Art. 68.<sup>68</sup> Doel meting – inlichtingen meetbrief en inschrijvingsregister

De meting der binnenvaartuigen heeft ten doel, eensdeels, die vaartuigen te identificeren inzonderheid door het opnemen van hun hoofdkenmerken, en, anderdeels, de progressieve waterverplaatsing er van te bepalen.

Die inlichtingen worden in de meetbrief aangetekend. De meetbrief vermeldt:

- 1° het inschrijvingskantoor;
- 2° de kenmerkende letters van dat kantoor, het volgnummer en de datum van inschrijving in het register, alsmede het nummer van de meetbrief;
- 3° de naam of de kenspreuk van het vaartuig;
- 4° de naam, voornamen en woonplaats van de eigenaar, zoals deze voorkomen in de akte of titel van vestiging, overdracht of verklaring van het eigendomsrecht, en, bij gebreke daarvan, in een door de eigenaar ondertekende verklaring die de oorsprong van zijn recht aantoonst; akte, titel of verklaring waarvan de handtekeningen eventueel moeten gelegaliseerd zijn en waarvan een afschrift bij het scheepsmetingsregister moeten gevoegd worden;

---

<sup>62</sup> Koninklijk besluit dd. 31 oktober 1953.

<sup>63</sup> Koninklijk besluit dd. 31 oktober 1953

<sup>64</sup> Koninklijk besluit dd.21 januari 1998

<sup>65</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

<sup>66</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>67</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>68</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

- 5° de wijze van constructie (hout, ijzer of gemengd) en het scheepstype;
- 6° de grootste lengte (roer niet inbegrepen) en de grootste breedte van de romp;
- 7° dat het een eerste meting betreft, of, in geval van hermeting:
- a) de gegevens bedoeld onder 2° en 3° hierboven, zoals ze op de vroegere meetbrieven voorkomen;
  - b) dat de scheepsmeter de laatste meetbrief, welke ten gevolge van de hermeting is komen te vervallen, ontvangen heeft of dat hem aangifte is gedaan van het verlies van die brief, volgens het geval;
- 8° het getal, de plaats en de beschrijving van de ijkschalen, waarvan het nulpunt overeenstemt met het grondvlak van de te meten inhoud, zijnde het vlak van inzinking van het ledige vaartuig;
- 9° het gemiddelde van de verticale afstanden tussen enerzijds het vlak ter hoogte van de onderkant van het vaartuig bij het laagste punt in de dwarsdoorsneden over de ijkschalen en anderzijds het vlak van inzinking van het ledige vaartuig, zoals bepaald in [artikel 69](#), 2de alinea, evenals de bemanning, het materieel, de stand van het water op de bodem van het vaartuig, het gewicht van het water dat normaal nodig is voor het functioneren van het voortstuwingswerktuig, welke in aanmerking zijn genomen voor het bepalen van het vlak van inzinking van het ledige vaartuig, alsmede de plaats van de vaste ballast;
- 10° voor vaartuigen die bestemd zijn voor het vervoer van goederen, de progressieve waterverplaatsing voor elke centimeter inzinking te beginnen bij het vlak van inzinking van het ledige vaartuig tot het vlak van de grootste diepgang; voor vaartuigen die niet bestemd zijn voor het vervoer van de goederen, de grootste waterverplaatsing te beginnen bij het vlak van inzinking van het ledige vaartuig;
- 11° opgeheven; 69
- 12° voor sleepboten en alle vaartuigen met eigen beweegkracht, het vermogen van de motor in paardenkracht.
- Dat vermogen in paardenkracht wordt verkregen als volgt:
- a) voor stoommachines, door het nat verwarmingsoppervlak met de coëfficiënt 2 1/2 te vermenigvuldigen;
  - b) voor explosiemotoren en bij motoren met inwendige verbranding, door verhoging met 20 t.h. van de rempaardenkracht die is opgegeven in een certificaat van de bouwer of van een classificatiemaatschappij erkend door de Minister die het Bestuur der Waterwegen in zijn bevoegdheid heeft.
- Daartoe is de schipper van de sleepboot of van het motorvaartuig gehouden aan de scheepsmeter, naar gelang van het geval, de stukken waaruit het nat verwarmingsoppervlak blijkt, dan wel het in de vorige alinea bedoelde certificaat over te leggen. Zo dit laatste door de bouwer is afgegeven en naar het oordeel van de scheepsmeter onvoldoende is, onderwerpt deze de zaak aan het inschrijvingskantoor van het ressort alvorens enige inschrijving op de meetbrief te doen. De bevoegde Hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen kan de schipper verplichten zich te voorzien van een ander certificaat, uitgaande van een classificatiebureau erkend door de Minister die het Bestuur der Waterwegen in zijn bevoegdheid heeft.
- Voor in het buitenland gemeten binnenvaartuigen waarvan de meetbrief het vermogen van het voortstuwingswerktuig niet vermeldt, kan een overeenkomstig de voorgaande bepalingen opgemaakt certificaat worden verkregen bij een scheepsmeter.
- Geen aanvraag tot wijziging van het vermogen van een motor zal worden in aanmerking genomen, indien ze niet op een definitieve verbouwing van de motor is gegrond. Het aan de scheepsmeter over te leggen nieuw bewijsstuk moet overeenkomstig de voorgaande bepalingen zijn opgemaakt; bovendien moet het echter de aan de motor gebrachte wijzigingen vermelden en aantonen dat deze van definitieve aard zijn.
- 13° de afmetingen van het vaartuig, d.w.z.:
- a) de lengte en breedte (roer ingetrokken);

<sup>69</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

- b) de hoogte van het vaartuig boven de waterspiegel, eensdeels bij afgebroken hut, anderdeels, bij opgebouwde hut;

14° de juiste plaats waar de onuitwisbare tekens, bedoeld in [artikel 71](#), derde lid, aangebracht zijn.

De gegevens bedoeld sub. 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 12° en 13°, alsmede de aanduidingen van de gemiddelde inzinking van het ledige vaartuig, van de grootste diepgang en van de maximale tonnenmaat, worden voor elk vaartuig overgeschreven in het inschrijvingsregister, tegenover het volgnummer.

## **Art. 69.<sup>70</sup> Te meten inhoud**

De te meten inhoud is de inhoud buitenwerks van het gedeelte van de romp, begrepen tussen het vlak van inzinking van het ledige vaartuig en het vlak van grootste diepgang, zoals deze hierna zijn omschreven.

Als vlak van inzinking van het ledige vaartuig dat de te meten inhoud aan de onderzijde begrenst, wordt beschouwd het vlak dat overeenstemt met de stand die het vaartuig op het ogenblik van de meting inneemt wanneer het alleen belast is met:

- 1° het tuig, de provisies en de bemanning, die onmisbaar zijn voor de navigatie van het vaartuig;
- 2° het water dat door de gebruikelijke middelen niet uit het ruim kan worden verwijderd;
- 3° bovendien, wanneer het een vaartuig met eigen beweegkracht betreft, het water dat normaal nodig is voor het voortstuwingswerktuig, maar niet de brandstof of de verplaatsbare ballast.

Het vlak van de grootste diepgang wordt omschreven als volgt:

- 1° het staat loodrecht op het overlangs symmetrievlak van het vaartuig;
- 2° het loopt evenwijdig met de verbindingslijn der laagste punten van de bodem van het vaartuig in de verticale dwarsvlakken door de uiterste ijkschalen vooraan en achteraan (in het bijzonder loopt het evenwijdig met de bodem, indien deze plat en vormvast is);
- 3° het moet lopen op een zodanige hoogte, dat het gemiddelde van de aflezingen aan de ijkschalen overeenstemt met het rekenkundig gemiddelde van de hoogten der ijkschalen van hun nulpunt tot hun toppunt.

Voor het bepalen van de waterverplaatsing der vaartuigen die voor het vervoer van goederen zijn bestemd, gelden de volgende regelen:

- 1° de metingen worden aan het vaartuig zelf verricht;
- 2° het op te meten gedeelte van de romp wordt door horizontale vlakken, te beginnen bij het vlak van inzinking van het ledige vaartuig, verplicht verdeeld in schijven van één decimeter hoogte. De bovenste schijf kan dus een geringere hoogte hebben.

Ingeval het vlak van inzinking van het ledige vaartuig en het vlak van de grootste diepgang niet evenwijdig mochten lopen, wordt het laatstgenoemde vervangen door een vlak dat met het eerstgenoemde evenwijdig loopt en gelegen is op een hoogte gelijk aan het rekenkundig gemiddelde van de hoogte der ijkschalen van hun nulpunt tot hun toppunt;

- 3° de horizontale vlakken die elke schijf begrenzen, worden door ordinaten loodrecht op de lengteas in delen verdeeld; middendeel, vóór- en achterdeel (voor- en achterschip), en eventueel uiteinden van vóór- en achterdeel;
- 4° bij het berekenen van de oppervlakten in het middendeel en in vóór- en achterdeel is het gebruik van de regel van Simpson verplicht.

Die oppervlakten moeten met behulp van minstens 5 ordinaten worden berekend.

Daarenboven moet het middendeel in het niet afgerond gedeelte van het vaartuig worden genomen;

- 5° de oppervlakten van de uiteinden van vóór- en achterdeel, alsmede de oppervlakte die wegens de aanwezigheid van een tunnel moet worden afgetrokken, mogen afzonderlijk worden berekend. In principe mag de hoogte van die uiteinden niet groter zijn dan de afstand tussen twee opeenvolgende ordinaten van het aangrenzend oppervlak dat volgens

<sup>70</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

de regel van Simpson wordt berekend. Voor de berekening van die oppervlakten is het gebruik van de regel van Simpson niet verplicht.

Naar gelang van hun algemene vorm, kunnen de oppervlakten eventueel met driehoeken, trapeziums, parabolen, halve ellipsen worden gelijkgesteld en rechtstreeks worden berekend in functie van de basissen en de hoogten. Ze kunnen insgelijks volgens de regel van Simpson worden berekend, waarbij de basissen zo nodig op de lengtes van het beschouwde oppervlak van inzinking staan.

- 6° de inhoud van een schijf wordt verkregen door de halve som van de oppervlakten der twee horizontale vlakken die de schijf begrenzen, met de hoogte te vermenigvuldigen;
- 7° het quotiënt, verkregen door de inhoud van een schijf te delen door haar hoogte, uitgedrukt in centimeter, wordt geacht te zijn de waterverplaatsing van het vaartuig voor iedere centimeter inzinking over de hoogte van die schijf.

Voor het bepalen van de waterverplaatsing van vaartuigen die niet voor het vervoer van goederen zijn bestemd, gelden de volgende regelen:

- 1° bij dergelijke vaartuigen, zoals passagiersboten, sleepboten, woonschepen, baggermolens, enz. worden de afmetingen hetzij op het vaartuig zelf, hetzij op de constructietekeningen gemeten;
- 2° slechts één paar ijkschalen in het midden is vereist, doch ze moeten de tekens dragen, bedoeld in [artikel 71](#). Voor dat paar ijkschalen moeten de principes van [artikel 70](#), 4de alinea, worden in acht genomen, zodat een vrijboord van 30 centimeter wordt gewaarborgd;
- 3° bij vaartuigen met een eenvoudige geometrische vorm, alsmede bij vaartuigen die behoren tot een type waarvan de blokcoëfficiënt welbekend is, wordt de maximale waterverplaatsing te beginnen bij het vlak van ledige inzinking van het vaartuig, rechtstreeks volgens de geometrische gegevens berekend, rekening gehouden met de blokcoëfficiënt die voor dat scheepstype algemeen wordt aangenomen;
- 4° bij vaartuigen die aan bijzondere nautische eisen moeten voldoen en uit dien hoofde bijzonder fijne lijnen hebben, en waarvan de blokcoëfficiënt a-priori onbekend is, wordt conventioneel aangenomen dat hun verplaatsing bij een gegeven vlak van inzinking wordt verkregen door te nemen zeventig honderdste van het product der drie volgende buitenwerks genomen afmetingen van de romp, zonder rekening te houden met enig uitspringend gedeelte:
  - a) de lengte, bepaald door de afstand tussen de twee verticale vlakken loodrecht op de lengtes van het vaartuig en buitenwerks rakende aan de kromme lijn die het gegeven vlak van inzinking begrenst;
  - b) de maximumbreedte ter hoogte van dit vlak van inzinking;
  - c) de gemiddelde inzinking, gemeten door de verticale afstand tussen dit vlak van inzinking en het laagste gedeelte van de romp in de dwarsdoorsnede, genomen op het midden van de lengte als aangegeven sub a).

De te berekenen inhoud is derhalve het verschil tussen de verplaatsing bij het vlak van inzinking van het ledige vaartuig en de verplaatsing bij het daarmee evenwijdig lopend vlak door de toppunten van de twee middenijkschalen.

## **Art. 70.<sup>71</sup> Gemiddelde inzinking - ijkschalen**

De gemiddelde inzinking wordt geacht gelijk te zijn aan het rekenkundig gemiddelde van de inzinkingen die aan de ijkschalen worden gemeten.

De ijkschalen worden twee aan twee op de zijden van het vaartuig aangebracht, in verticale vlakken die even ver uit elkaar en loodrecht op het overlans symmetrievlak van het vaartuig staan. De afstand tussen die vlakken mag niet groter zijn dan 15 meter. Daarenboven zijn de vlakken sterk symmetrisch ten opzichte van het zwaartepunt van het vlak van inzinking, gelegen op  $\frac{3}{4}$  van de grootste toegelaten diepgang. De twee uiterste paren ijkschalen, die zo ver mogelijk uit elkaar staan, moeten zich nochtans in het niet afgerond deel van het vaartuig bevinden. Wanneer het vaartuig een merkelijke langsscheepse vormverandering kan ondergaan moet een groter aantal ijkschalen worden aangebracht.

<sup>71</sup> Koninklijk besluit dd. 12 juli 1957.

Het nulpunt der ijkschalen moet overeenkomen met het vlak van inzinking van het ledige vaartuig.

Het toppunt der ijkschalen wordt overeenkomstig de volgende regelen bepaald:

- 1° de toppunten van de verschillende ijkschalen moeten zich bevinden op gelijke hoogte boven het laagste punt der dwarsdoorsnede van de scheepsrump ter plaatse van het vlak door ieder per ijkschalen;
- 2° de hoogte moet zo groot mogelijk zijn, met dien verstande dat aan de navolgende eisen moet zijn voldaan;
- 3° ongeacht het aantal ijkschalen mag de omtreklijn die aan weerszijden van het schip de toppunten verbindt, zich niet bevinden op minder dan 30 cm onder enige opening waardoor water in het vaartuig kan binnendringen; die omtreklijn mag eventueel op geen enkel punt hoger dan het gangboord komen te liggen. Alleen de vaste, goed waterdichte patrijspoorten mogen als wezenlijk deel van de scheepsrump worden beschouwd, op voorwaarde dat ze zich boven die omtreklijn bevinden.

De ijkschalen moeten duidelijk zichtbaar zijn en aangebracht zijn op vaste plaatsen.

De ijkschalen worden op het vaartuig aangeduid door de scheepsmeter, door middel van platen van grootste diepgang, van 30 cm lengte en 4 cm hoogte.

De as van die platen moet samenvallen met de as van de ijkschalen en de onderkant er van duidt het toppunt der ijkschalen aan. Voor houten schepen wordt gebruik gemaakt van zinken platen, die er op worden vastgespijkerd. Op stalen schepen worden de platen aangeduid door insnijding of inbeiteling in de huid, en de schipper moet ze met verf van heldere kleur duidelijk zichtbaar maken, waarbij hij er evenwel dient op te letten dat de onderkant (toppunt van de ijkschaal) scherp afgetekend blijft.

## **Art. 71.<sup>72</sup> Metingsmerk**

§1. Aan weerszijden van het vaartuig en op elk ijkmerk wordt door de scheepsmeter, in duidelijk leesbare en onuitwisbare tekens van 2,5 à 3 cm hoogte, het metingsmerk aangebracht. Het metingsmerk is samengesteld uit:

- a) de kenmerkende letters van het inschrijvingskantoor;
- b) het nummer van de inschrijving in het inschrijvingsregister;
- c) de onderscheidingsletter van het land (B voor België).

Het metingsmerk moet minstens tweemaal in onuitwisbare tekens op de meest duurzame delen van het vaartuig door de scheepsmeter worden aangebracht.

§2. Het metingsmerk wordt door de schipper op de achtersteven aan het vaartuig geschilderd.

## **Art. 72. Opgeheven<sup>73</sup>**

## **Art. 73.<sup>74</sup> Betwiste meetbrief**

Wanneer een van beide partijen de juistheid der meting betwist, wordt de bestreden verrichting geverifieerd door de scheepsmeter in wiens dienst het vaartuig bij het ontstaan der betwisting stilligt.

De verificatie heeft plaats ten overstaan van de scheepsmetingsinspecteur.

Zo het gebleken verschil niet meer dan 1/100 bedraagt, wordt van de verificatie eenvoudig melding gemaakt in het register; zo het verschil meer dan 1/100 bedraagt wordt de onjuist bevonden meetbrief vernietigd en wordt een nieuwe opgemaakt.

De gebruiker van de waterweg kan de meting slechts binnen twaalf maanden na haar datum betwisten.

---

<sup>72</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998

<sup>73</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>74</sup> Koninklijk besluit dd. 31 oktober 1953.



## **Art. 74.<sup>75</sup> Verlies meetbrief**

- §1. In geval van geheel of gedeeltelijk verlies of in geval van beschadiging van de meetbrief moet de schipper hetzij het vaartuig laten hermeten, hetzij een afschrift van de meetbrief aanvragen bij de Scheepsmetingsdienst Binnenvaart van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.
- §2. In geval van geheel verlies van de meetbrief dient de schipper, bij zijn aanvraag tot het bekomen van een afschrift van de meetbrief, een door hem ondertekende en gedagtekende verklaring van verlies te voegen, waarin hij verklaart de meetbrief niet meer te bezitten en dit document aan de in §1 bedoelde dienst terug te bezorgen wanneer hij het terugvindt.
- §3. In geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging van de meetbrief, dient de schipper, bij zijn aanvraag tot het bekomen van een afschrift van de meetbrief, de gedeeltelijke of beschadigde meetbrief te voegen.
- §4. Indien een afschrift van de meetbrief wordt afgeleverd dient dit document te vermelden:
- a) dat dit afschrift de meetbrief vervangt;
  - b) de datum van aflevering.
- In het inschrijvingsregister en in het metingregister dient daarenboven vermeld te worden dat er een afschrift werd afgeleverd, evenals de datum van aflevering.
- §5. Naast de in vorige paragrafen vermelde afschriften kunnen uittreksels van meetbrieven, op losse bladen, bekomen worden bij de in §1 bedoelde dienst. Deze uittreksels kunnen noch de meetbrief noch een afschrift ervan vervangen.

## **Art. 75.<sup>76</sup> Hermeting**

In geval het vaartuig een verbouwing ondergaat, die van invloed is op de in de meetbrief vermelde gegevens, moet de schipper het vaartuig laten hermeten<sup>77</sup>. Deze nieuwe meting geschiedt overeenkomstig de bovenvermelde bepalingen, zoals zij door het tegenwoordige artikel worden gewijzigd en aangevuld.

Zo het vaartuig niet oorspronkelijk in Frankrijk is gemeten, worden de oude merken, opschriften, ijkplaten en, eventueel, de ijkschalen afgenomen en vervangen door nieuwe, welke betrekking hebben op de nieuwe meting en op het kantoor waar het ingeschreven is.

Zo het vaartuig oorspronkelijk in Frankrijk is gemeten, worden de onuitwisbare tekens betreffende het hermetingskantoor op de voorstevan van het vaartuig aangebracht ter vervanging van die welke er reeds op staan en aan de onuitwisbare Franse tekens, welke op de achterstevan blijven, wordt een onuitwisbaar Grieks kruis toegevoegd. Bij gebrek van Franse tekens op de achterstevan van het vaartuig worden die op de voorstevan bewaard doch aangevuld met een Grieks kruis. Het Frans opschrift dat op de achterstevan van het vaartuig is geschilderd, wordt aan een kant van het roer behouden en met een Grieks kruis in dezelfde kleur aangevuld. Het nieuw opschrift wordt aan de andere kant van het roer geschilderd. Nieuwe ijkplaten en schalen worden aangebracht; de oude ijkplaten worden met een kruis gemerkt en op gelijke hoogte, naast de nieuwe geplaatst.

De schipper is gehouden de vorige meetbrief aan de scheepsmeter af te geven. Is dit document zoek geraakt, dan moet hij, in een gedateerde en ondertekende verklaring bevestigen dat hij het niet meer bezit, en zich verbinden het aan het Bestuur te bezorgen ingeval hij het terugvindt; van die verklaring wordt hem een afschrift ter hand gesteld<sup>78</sup>.

## **Art. 76.<sup>79</sup> Nieuwe eigenaar – nieuwe naam**

- §1. Hij die de eigendom van een gemeten vaartuig verkrijgt moet, binnen een termijn van tien dagen, zijn naam, voornamen en woonplaats op twee originelen van de meetbrief doen aanbrengen ter vervanging van die van de vorige eigenaar.

---

<sup>75</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>76</sup> Koninklijk besluit dd. 27 februari 1946.

<sup>77</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>78</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998.

<sup>79</sup> Koninklijk besluit dd. 31 oktober 1953.

Daartoe moet hij de akte of titel van vestiging, overdracht of aanwijzing van het eigendomsrecht en bij ontstentenis, een door hem ondertekende verklaring waarin hij de oorsprong van zijn recht aantoot, overleggen. De handtekeningen op de akte, de titel of de verklaring moeten eventueel gelegaliseerd worden. Van het document moet de eigenaar een afschrift bezorgen dat bij het scheepsmetingsregister wordt gevoegd.

§2. Om de naam of kenspreuk van een vaartuig te veranderen, moet de eigenaar zich bij de Scheepsmetingsdienst Binnenvaart van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart<sup>80</sup> aanmelden, voorzien van zijn identiteitskaart en van een schriftelijke aanvraag vermeldende zijn naam, voornamen en woonplaats.

§3. De vermeldingen in verband met in §§ 1 en 2 bedoelde veranderingen worden op de twee originelen van de meetbrief en op het inschrijvingsregister aangebracht <sup>81</sup>. Zij worden door beambten die de inschrijving doen, gedateerd en ondertekend.

### **Art. 77. Toestand ijkschalen – maximum inzinking**

1. De ijknagels, ijkschalen en ijkplaten moeten ongeschonden, duidelijk en onveranderd blijven. Ze worden vastgemaakt zoals in de meetbrief aangeduid is.
2. De inzinking van een vaartuig mag in geen punt de onderkant der ijkplaat overschrijden, noch de grootste diepgang vastgesteld door het bijzonder reglement van de waterweg waarop het vaart.

### **Art. 77bis. Sloping<sup>82</sup>**

§1. Vóór de sloping van een vaartuig aangevat wordt, zijn de eigenaar en de werf gehouden de Scheepsmetingsdienst Binnenvaart van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart te verwittigen om deze in gelegenheid te stellen om de sloping vast te stellen en er akte van op te maken.

De eigenaar dient de meetbrief in te leveren bij deze dienst. In geval van geheel verlies van de meetbrief, dient de eigenaar een door hem ondertekende en gedagtekende verklaring van verlies aan deze dienst voor te leggen, waarin hij verklaart de meetbrief niet meer te bezitten en dit document aan deze dienst terug te bezorgen wanneer hij het terugvindt.

Een voor eensluidend verklaard afschrift van de akte tot vaststelling van sloping kan bekomen worden op schriftelijke aanvraag, gericht aan deze dienst.<sup>83</sup>

§2. Op de scheepvaartwegen of hun aanhorigheden mogen de vaartuigen niet gesloopt worden dan krachtens speciale vergunning afgegeven door de Hoofdingenieur-directeur van het ressort, die de plaats bepaalt waar de verrichting moet plaats hebben.

Op de aanhorigheden van de scheepvaartweg wordt het slopen der vaartuigen begonnen dadelijk nadat zij op het droge zijn gebracht en ononderbroken voortgezet. De afbraakmaterialen worden naarmate het werk vordert, derwijze opgeruimd dat geen ongevallen noch hinder worden veroorzaakt.

### **Art. 78. Overladen vaartuig**

1. Onverminderd de straffen, gesteld bij [artikel 100](#) van dit reglement en op hem toepasselijk, betaalt de schipper wiens vaartuig overladen is, de bijrechten verschuldigd voor de overvracht en voor de reeds afgelegde weg.
2. Hij is, daarenboven, verplicht onmiddellijk de overvracht der lading van het vaartuig te lossen, bij gebreke waarvan dit ambtshalve en op zijn kosten geschiedt.
3. Dergelijke maatregelen worden eveneens getroffen tegenover vlottreinen of vloten die een te grote diepgang hebben.

### **Art. 78bis. Vervalsing meetbrief**

Elke vervalsing van de meetbrief welke door de scheepsmeter aan de schipper of zijn gemachtigde wordt afgeleverd onder de voorwaarden aangegeven in [artikel 72](#) van dit

<sup>80</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998

<sup>81</sup> Koninklijk besluit dd 5 maart 1999

<sup>82</sup> Koninklijk besluit dd 31 oktober 1953

<sup>83</sup> Koninklijk besluit dd. 21 januari 1998

reglement heeft, onafhankelijk van de straffen voorzien bij artikel 196 van het strafwetboek (valsheid in openbare geschriften) voor gevolg ten laste van de overtreder:

- a) de onmiddellijke inbeslagneming van het vervalste stuk;
- b) de verplichting om het schip op kosten van de schipper te hermeten.

## HOOFDSTUK II. Scheepvaartrechten<sup>84</sup>

### Art. 79. Toepassing

§1. Scheepvaartrechten zijn verschuldigd op alle waterwegen onder beheer van de Staat, met uitzondering van die welke aan het getij onderhevig zijn, alsmede van de niet aan het getij onderhevige welke bij het desbetreffende bijzonder reglement van rechten zijn vrijgesteld.

§2. Voor het goederenvervoer worden de rechten vastgesteld op tien centimes per tonkilometer (product van de vermenigvuldiging van de lading, uitgedrukt in metrieke tonnen, met de af te leggen afstand in kilometers).<sup>85</sup>

Onderdelen van een metrieke ton worden, wanneer zij meer dan 50/100 bedragen voor een metrieke ton genomen; anders worden zij verwaarloosd.

§3. Voor het berekenen van de af te leggen afstand worden de waterwegen ingedeeld in vakken, "havens" genaamd. Deze havens, met hun grenzen en hun samengevoegde afstanden vanaf het beginpunt van de waterweg, worden bepaald door de Minister van Openbare Werken, en door deze zo nodig gewijzigd.

Gaat de reis van een vaartuig over verschillende havens dan wordt de af te leggen afstand forfaitair van haven tot haven bepaald. In de aldus bepaalde totale afstand worden onderdelen van een kilometer, wanneer zij meer dan 500 m bedragen, voor een kilometer genomen; anders worden zij verwaarloosd.

Geschiedt de reis geheel binnen een en dezelfde haven, dan zijn de rechten verschuldigd in verhouding tot de werkelijk af te leggen afstand, bepaald volgens afstandstafels die vastgesteld en eventueel gewijzigd worden op dezelfde wijze als de havens.

De Minister van Openbare Werken is ertoe gemachtigd de bij dit reglement behorende afstandstafels te wijzigingen en aan te vullen.

### Art. 79. Toepassing - vorm geldig voor het Vlaamse Gewest:<sup>86</sup>

§ 1. Scheepvaartrechten zijn verschuldigd op alle waterwegen onder beheer van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van die welke aan het getij onderhevig zijn, alsmede van de niet aan het getij onderhevige welke bij het desbetreffende bijzonder reglement van rechten zijn vrijgesteld.

§ 2. Voor het goederenvervoer wordt het recht vastgesteld op 0,00025 EUR per tonkilometer (product van de vermenigvuldiging van de lading, uitgedrukt in metrieke tonnen, met de af te leggen afstand in kilometers). Onderdelen van een metrieke ton worden, wanneer zij meer dan 50/100 bedragen voor een metrieke ton genomen; anders worden zij verwaarloosd.

§ 3. Voor het berekenen van de af te leggen afstand worden de waterwegen ingedeeld in vakken, "havens" genaamd. Deze havens, met hun grenzen en hun samengevoegde afstanden vanaf het beginpunt van de waterweg, worden bepaald door de Minister van Openbare Werken, en door deze zo nodig gewijzigd. Gaat de reis van een vaartuig over verschillende havens dan wordt de af te leggen afstand forfaitair van haven tot haven bepaald. In de aldus bepaalde totale afstand worden onderdelen van een kilometer, wanneer zij meer dan 500 m bedragen, voor een kilometer genomen; anders worden zij verwaarloosd. Geschiedt de reis geheel binnen een en dezelfde haven, dan zijn de rechten verschuldigd in verhouding tot de werkelijk af te leggen afstand, bepaald volgens afstandstafels die vastgesteld en eventueel gewijzigd worden op dezelfde wijze als de

<sup>84</sup> Koninklijk besluit dd. 5 mei 1975 gewijzigd bij Koninklijk besluit van 28 april 1981.

<sup>85</sup> Koninklijk besluit dd. 26 mei 1983.

<sup>86</sup> Besluit van de Vlaamse Regering dd 7 december 2001

havens. De Minister van Openbare Werken is ertoe gemachtigd de bij dit reglement behorende afstandstafels te wijzigen en aan te vullen.)

## **Art. 79. Toepassing - vorm geldig voor het Brusselse Gewest:**<sup>87</sup>

- § 1. Scheepvaartrechten die zijn verschuldigd op de scheepvaartweg beheerd door de Haven van Brussel.
- § 2. Voor het goederenvervoer worden de rechten vastgesteld op vijftiendertig tienduizendsten Euro per ton per ton kilometer (product van de vermenigvuldiging van de lading, uitgedrukt in metrieke tonnen, met de af te leggen afstand in kilometers). Onderdelen van een metriek ton worden, wanneer zij meer dan 50/100 bedragen voor een metriek ton genomen; anders worden zij verwaarloosd.
- § 3. Voor het berekenen van de af te leggen afstand worden de waterwegen ingedeeld in vakken, "havens" genaamd. Deze havens, met hun grenzen en hun samengevoegde afstanden vanaf het beginpunt van de waterweg, worden bepaald door de Minister van Openbare Werken, en door deze zo nodig gewijzigd. Gaat de reis van een vaartuig over verschillende havens dan wordt de af te leggen afstand forfaitair van haven tot haven bepaald. In de aldus bepaalde totale afstand worden onderdelen van een kilometer, wanneer zij meer dan 500 m bedragen, voor een kilometer genomen; anders worden zij verwaarloosd. Geschiedt de reis geheel binnen een en dezelfde haven, dan zijn de rechten verschuldigd in verhouding tot de werkelijk af te leggen afstand, bepaald volgens afstandstafels die vastgesteld en eventueel gewijzigd worden op dezelfde wijze als de havens. De Minister van Openbare Werken is ertoe gemachtigd de bij dit reglement behorende afstandstafels te wijzigen en aan te vullen.

## **Art. 80. Ledig varende vaartuigen**

§1. De schippers van ledig varende vaartuigen voorzien zich van een vaarvergunning die hun door de ontvangers der scheepvaartrechten wordt afgegeven tegen betaling van een recht waarvan het bedrag als volgt wordt vastgesteld:

- a) bij reizen van minder dan 20 kilometers: 20 frank voor vaartuigen met een laadvermogen tot 400 ton of minder; 40 frank voor vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 400 ton;
- b) bij reizen van 20 kilometers of meer: 35 frank voor vaartuigen met een laadvermogen van 400 ton of minder; 70 frank voor vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 400 ton.

Die vergunning is geldig voor de heenreis tot de laadhaven; er is een nieuwe vergunning vereist voor de terugreis, zo deze ook ledig gebeurt.

§2. Als ledig varende worden aangemerkt:

- a) de vaartuigen met een lading van ten hoogste een halve ton, evenals die waarvan de inzinking volgens de ijkschalen ten hoogste 1/4 decimeter bedraagt;
- b) de pleziervaartuigen van tenminste drie ton;
- c) de motorvaartuigen die geballast moeten worden om de nodige indompeling van de schroef te verkrijgen, voor zover het vlak van diepgang niet meer dan 5 centimeter hoger reikt dan het tweede vlak van ledige diepgang van het vaartuig (met ballast), zoals dit vlak overeenkomstig [art. 68](#), 11°, in de meetbrief is bepaald;
- d) de vaartuigen die enkel de nodige waterballast meevoeren om onder de kunstwerken te kunnen doorvaren, voor zover de hoogte van het ledige vaartuig boven de waterspiegel, met afgelegde stuurhut, groter is dan de vastgestelde doorvaarthoogte van die kunstwerken.

---

<sup>87</sup> Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dd 13 december 2001

## **Art. 80. Ledigvarende vaartuigen – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap.<sup>88</sup>**

§ 1. De schippers van ledigvarende vaartuigen voorzien zich van een vaarvergunning, die hun door de ontvangers der scheepvaartrechten wordt afgegeven tegen betaling van een recht waarvan het bedrag als volgt wordt vastgesteld :

- a) bij reizen van minder dan 20 kilometer: 0,50 EUR voor vaartuigen met een laadvermogen van 400 ton of minder; 1,00 EUR voor vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 400 ton;
- b) bij reizen van 20 kilometer of meer: 1,00 EUR voor vaartuigen met een laadvermogen van 400 ton of minder; 2,00 EUR voor vaartuigen met een laadvermogen van meer dan 400 ton.

Die vergunning is geldig voor de heenreis tot de laadhaven; er is een nieuwe vergunning vereist voor de terugreis, zo deze ook ledig gebeurt.

§ 2. Als ledigvarend worden aangemerkt:

- a) de vaartuigen met een lading van ten hoogste een halve ton, evenals die waarvan de inzinking volgens de ijkschaal ten hoogste 1/4 decimeter bedraagt;
- b) de pleziervaartuigen van ten minste drie ton;
- c) de motorvaartuigen die geballast moeten worden om de nodige indompeling van de schroef te verkrijgen, voor zover het vlak van diepgang niet meer dan 5 centimeter hoger reikt dan het tweede vlak van ledige diepgang van het vaartuig (met ballast), zoals dit vlak overeenkomstig artikel 68, 11°, in de meetbrief is bepaald;
- d) de vaartuigen die enkel de nodige waterballast meevoeren om onder de kunstwerken te kunnen doorvaren, voor zover de hoogte van het ledige vaartuig boven de waterspiegel, met afgelegde stuurhut, groter is dan de vastgestelde doorvaarthoogte van.

## **Art. 81. Tonnage voor de berekening van de rechten**

1. De tonnage, te weten de werkelijke lading, die voor de berekening van de scheepvaartrechten in aanmerking wordt genomen, wordt volgens de gegevens van de meetbrief bepaald.
2. Een volgens dezelfde principes opgemaakt connossement mag als grondslag voor de berekening van de rechten worden gebruikt.
3. Bestaat er evenwel twijfel omtrent de in het connossement vermelde cijfers, dan is de in aanmerking te nemen tonnage die welke overeenkomt met het gemiddelde van de aan de ijkschalen opgenomen inzinkingen. Deze tonnage wordt rechtstreeks van de meetbrief afgelezen, waarbij de inzinking van het ledige vaartuig geacht wordt gelijk te zijn aan die ten tijde van de meting.
5. Kan de schipper de meetbrief niet overleggen, of is de meetbrief vervallen, dan worden, onverminderd de op de overtreding van [artikel 8](#), eerste lid, 2°, gestelde straffen, de rechten voor een forfaitaire tonnage, gelijk aan het product van de vermenigvuldiging van de grootste lengte van de scheepsromp met de grootste breedte ervan en met de gemiddelde diepgang van het vaartuig, verminderd met 25 centimeter, door de ontvanger ambtshalve, bij wijze van voorschot, geheven.

Bij overlegging van de meetbrief wordt de tonnage overeenkomstig 3. hierboven berekend. Het te veel betaalde wordt dan teruggegeven onder de in [artikel 87](#), § 3, bepaalde voorwaarden.

## **Art. 82. Vlotten**

1. Voor vlotten zijn dezelfde rechten verschuldigd als voor geladen varende vaartuigen; het aantal tonnen is gelijk aan het aantal kubieke meter, verkregen door de lengte met de breedte en met de gemiddelde ingedompelde hoogte van elk vlot te vermenigvuldigen.

---

<sup>88</sup>Besluit van de Vlaamse Regering dd 7 december 2001

2. De kubieke inhoud wordt kosteloos gemeten door de ontvanger der scheepvaartrechten van het eerste kantoor dat wordt ontmoet, in bijzijn van de schipper van het vlot. Hij wordt gecontroleerd door de ontvanger der scheepvaartrechten van het laatste kantoor.

In geval van betwisting wordt het vlot gemeten door een scheepsmeter, aan wie de schipper een vergoeding van 1,25 EUR betaalt<sup>89</sup>. Van deze meting wordt melding gemaakt op de door de ontvanger afgegeven kwitantie van de betaalde rechten.

### **Art. 83. Sleep- en duwboten**

§1. Voor sleep- en duwboten die één of meer vaartuigen slepen of duwen, worden de rechten berekend per paardenkrachtkilometer (product van de vermenigvuldiging van het motorvermogen, uitgedrukt in paardenkracht, met de af te leggen afstand in kilometer).

De bedragen van de rechten worden als volgt vastgesteld:

1. voor een vaart met vervoer van goederen:
  - a) van 0 tot 60 pk: 3 centimes per paardenkrachtkilometer;
  - b) van meer dan 60 pk tot 150 pk: 2 centimes per paardenkrachtkilometer, met minimum van 1,80 frank per kilometer;
  - c) van meer dan 150 pk tot 400 pk: 1,5 centime per paardenkrachtkilometer, met minimum van 3 frank per kilometer;
  - d) meer dan 400 pk: 0,7 centime per paardenkrachtkilometer, met minimum van 6 frank per kilometer;
2. voor een vaart zonder vervoer van goederen worden de bovenvermelde bedragen gehalveerd.

§2. Voor alleen varende sleep- en duwboten worden de rechten als volgt vastgesteld:

- a) voor reizen van minder dan 20 kilometers:
  - 15 frank voor sleep- en duwboten met een motorvermogen van 150 pk of minder;
  - 35 frank voor sleep- en duwboten met een motorvermogen van meer dan 150 pk.
- b) voor reizen van 20 kilometers of meer:
  - 30 frank voor sleep- en duwboten met een motorvermogen van 150 pk of minder;
  - 50 frank voor sleep- en duwboten met een motorvermogen van meer dan 150 pk.

§3. Als sleep- of duwboten worden aangemerkt de motorvrachtvaartuigen die een of meer vaartuigen slepen of duwen. In dat geval zijn voor die vrachtvaartuigen de rechten verschuldigd, bepaald in [artikel 79 of 80](#) naargelang ze geladen of ledig varen, en tevens de in §1 van dit artikel bepaalde rechten.

§4. Het voor de toepassing van de §§ 1, 2 en 3 van dit artikel in aanmerking te nemen aantal paardenkrachten is dat van het motorvermogen, zoals dit vermogen overeenkomstig [artikel 68](#), 12°, in de meetbrief is ingeschreven.

### **Art. 83. Sleep- en duwboten – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap:<sup>90</sup>**

§ 1. (Voor sleep- en duwboten die één of meer vaartuigen slepen of duwen, worden de rechten berekend per paardenkrachtkilometer (produkt van de vermenigvuldiging van het motorvermogen, uitgedrukt in paardenkracht, met de af te leggen afstand in kilometer). De bedragen van de rechten worden als volgt vastgesteld:

- 1° voor een vaart met vervoer van goederen:
  - a) van 0 tot 60 pk: 0,00075 EUR per paardenkrachtkilometer;
  - b) van meer dan 60 pk tot 150 pk: 0,00050 EUR per paardenkrachtkilometer, met minimum van 0,0450 EUR per kilometer;
  - c) van meer dan 150 pk tot 400 pk: 0,00037 EUR per paardenkrachtkilometer, met minimum van 0,0750 EUR per kilometer;

<sup>89</sup> Koninklijk besluit dd. 20 juli 2000

<sup>90</sup> Besluit Vlaamse regering van 7 december 2001

d) meer dan 400 pk: 0,00017 EUR per paardenkrachtkilometer, met minimum van 0,150 EUR per kilometer;

2° voor een vaart zonder vervoer van goederen worden de bovenvermelde bedragen gehalveerd.

§ 2. Voor alleenvarende sleep- en duwbotten worden de rechten als volgt vastgesteld:

- a) voor reizen van minder dan 20 kilometer: 0,4 EUR voor sleep- en duwbotten met een motorvermogen van 150 pk of minder; 1,0 EUR voor sleep- en duwbotten met een motorvermogen van meer dan 150 pk;
- b) voor reizen van 20 kilometer en meer : 0,75 EUR voor sleep- en duwbotten met een motorvermogen van 150 pk of minder; 1,25 EUR voor sleep- en duwbotten met een motorvermogen van meer dan 150 pk.

§ 3. Als sleep- of duwbotten worden aangemerkt de motorvrachtvaartuigen die één of meer vaartuigen slepen of duwen. In dat geval zijn voor die vrachtvaartuigen de rechten verschuldigd, bepaald in [artikels 79 of 80](#) naargelang ze geladen of ledig varen, en tevens de in § 1 van dit artikel bepaalde rechten.

§ 4. Het voor de toepassing van de §§ 1, 2 en 3 van dit artikel in aanmerking te nemen aantal paardenkrachten is dat van het motorvermogen, zoals dit vermogen overeenkomstig [artikel 68](#), 12°, in de meetbrief is ingeschreven.

## Art. 84. Passagiersschepen

§1. Voor vaartuigen die personen tegen vergoeding vervoeren over waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, bedraagt het recht 5 pct. van de door het vervoer opgebrachte bruto-ontvangst.

Heeft niet alleen het vervoer van personen, maar ook het vervoer van bagage of van andere goederen tegen vergoeding plaats, dan wordt het recht van 5 pct. geheven op de totale door dat vervoer opgebrachte bruto-ontvangst.

Gaat de reis slechts gedeeltelijk over waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, dan wordt het recht enkel geheven voor de over deze waterwegen afgelegde reisweg.

Het bedrag van het recht wordt berekend door de 5 pct. toe te passen op de uitkomst van de vermenigvuldiging van de bruto-ontvangst met het aantal kilometers van de reisweg over de waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, gedeeld door het totale aantal afgelegde kilometers.

De afstanden worden berekend volgens de bij dit reglement behorende afstandstafels, waarbij onderdelen van een kilometer, wanneer zij meer dan 500 meter bedragen voor een kilometer genomen en anders verwaarloosd worden.

§2. Het recht van 5 pct. op de bruto-ontvangst wordt maandelijks betaald, uiterlijk de tiende dag van de maand volgend op de ontvangst.

De betaling geschiedt door storting of overschrijving op de postrekening van de rekenplichtige van Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen. Uiterlijk de dag van de betaling zendt de vervoerder aan genoemde dienst een gewaarmerkte aangifte met opgave van de reden der betaling, het bedrag van het recht, de verschillende reizen waarvoor dit recht wordt betaald alsmede de bruto-ontvangst per reis.

§3. Bij reizen met vertrekplaats in het buitenland worden de scheepvaartrechten, in afwijking van het bepaalde in de §§ 1 en 2, vastgesteld volgens het aantal vervoerde personen en de af te leggen afstand over de Belgische waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn.

Die rechten bedragen 1,5 F per persoon en per 10 km af te leggen weg zowel van de heen- als van de terugreis, waarvan elk begonnen traject van 10 km als volledig afgelegd wordt aangemerkt.

Het bedrag van de rechten mag per persoon echter nooit meer dan 15 frank per heen- en terugreis bedragen.

De rechten worden betaald op het eerste ontvangstkantoor dat tijdens de reis wordt ontmoet of genaderd. De betaling geschiedt overeenkomstig de bepalingen van [artikel 87](#) voor zover ze op de in deze paragraaf bedoelde reizen toepasselijk zijn.

## **Art. 84. Passagiersschepen – vorm geldig voor de Vlaamse Gemeenschap:<sup>91</sup>**

§1. Voor vaartuigen die personen tegen vergoeding vervoeren over waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, bedraagt het recht 5 pct. van de door het vervoer opgebrachte bruto-ontvangst.

Heeft niet alleen het vervoer van personen, maar ook het vervoer van bagage of van andere goederen tegen vergoeding plaats, dan wordt het recht van 5 pct. geheven op de totale door dat vervoer opgebrachte bruto-ontvangst.

Gaat de reis slechts gedeeltelijk over waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, dan wordt het recht enkel geheven voor de over deze waterwegen afgelegde reisweg.

Het bedrag van het recht wordt berekend door de 5 pct. toe te passen op de uitkomst van de vermenigvuldiging van de bruto-ontvangst met het aantal kilometers van de reisweg over de waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn, gedeeld door het totale aantal afgelegde kilometers.

De afstanden worden berekend volgens de bij dit reglement behorende afstandstafels, waarbij onderdelen van een kilometer, wanneer zij meer dan 500 meter bedragen voor een kilometer genomen en anders verwaarloosd worden.

§2. Het recht van 5 pct. op de bruto-ontvangst wordt maandelijks betaald, uiterlijk de tiende dag van de maand volgend op de ontvangst.

De betaling geschiedt door storting of overschrijving op de postrekening van de rekenplichtige van Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen. Uiterlijk de dag van de betaling zendt de vervoerder aan genoemde dienst een gewaarmerkte aangifte met opgave van de reden der betaling, het bedrag van het recht, de verschillende reizen waarvoor dit recht wordt betaald alsmede de bruto-ontvangst per reis.

§3. Bij reizen met vertrekplaats in het buitenland worden de scheepvaartrechten, in afwijking van het bepaalde in de §§ 1 en 2, vastgesteld volgens het aantal vervoerde personen en de af te leggen afstand over de Belgische waterwegen waarop scheepvaartrechten verschuldigd zijn.

Die rechten bedragen 0,04 EUR per persoon en per 10 km af te leggen weg zowel van de heen- als van de terugreis, waarvan elk begonnen traject van 10 km als volledig afgelegd wordt aangemerkt.

Het bedrag van de rechten mag per persoon echter nooit meer dan 0,40 EUR per heen- en terugreis bedragen.

De rechten worden betaald op het eerste ontvangstkantoor dat tijdens de reis wordt ontmoet of genaderd. De betaling geschiedt overeenkomstig de bepalingen van [artikel 87](#) voor zover ze op de in deze paragraaf bedoelde reizen toepasselijk zijn.

## **Art. 85. Geregelde diensten**

Voor de geregelde goederenvervoerdienst (de zogenaamde beurtdiensten) worden de scheepvaartrechten berekend op de vaste grondslag van 3/4 van het totale laadvermogen van het vaartuig, vermenigvuldigd met de af te leggen afstand, bepaald overeenkomstig [artikel 79](#), §3, tweede en derde lid.

De aldus berekende rechten worden geheven bij het begin van iedere reis, heen- en terugreis afzonderlijk beschouwd, tegen overlegging van het erkenningbewijs van de beurtdienst.

## **Art. 86. Uitsluitend vervoer tussen dezelfde havens**

Voor vaartuigen die uitsluitend en geregeld goederen vervoeren tussen dezelfde aanleghavens kunnen dezelfde voordelen worden toegestaan als voor de in [artikel 85](#) bedoelde beurtschepen.

De eigenaars van die vaartuigen moeten daartoe een aanvraag richten aan de Minister van Openbare Werken (Bestuur der Waterwegen - Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen), die een onderzoek gelast. Is de beslissing van de Minister gunstig, dan wordt aan de belanghebbende een erkenningbewijs afgegeven.

---

<sup>91</sup> Besluit Vlaamse regering van 7 december 2001



## Art. 87. Betaling van de scheepvaartrechten

- §1. Op de waterwegen onder beheer van de Staat worden de scheepvaartrechten ineens voor het geheel van elke reis betaald, onverminderd de bijkomende rechten die eventueel worden geheven wanneer daarbij gevaren wordt over waterwegen onder beheer van particuliere instellingen. De rechten worden betaald op het dichtst bijgelegen ontvangstkantoor vóór de afvaart, dan wel op het eerste ontvangstkantoor dat tijdens de reis wordt ontmoet. Geschiedt de gehele reis tussen twee ontvangstkantoren, dan moeten de rechten op het ene of op het andere kantoor worden betaald vóór de afvaart. Om de betaling op het ontvangstkantoor te verrichten, is de schipper gehouden zich daar aan te melden, voorzien van de meetbrief van zijn vaartuig en van het connossement betreffende de lading. Vervoert hij verscheidene partijen goederen van verschillende aard, of voorziet hij gedeeltelijke lossingen in de loop van de reis, dan moet de schipper een connossement voor elke partij voorleggen.
- §2. Het kantoor waar de schipper de rechten betaalt, geeft hem daarvan kwitantie en reikt hem tevens een vaarvergunning uit. Deze stukken moeten, samen met het connossement en de meetbrief van het vaartuig, vertoond worden op de eerste aanzegging van het toezichtpersoneel der scheepvaartwegen, alsmede op de ontvang- of controlekantoren waar het vaartuig voorbij vaart. De vaarvergunning en de kwitantie moeten op het laatste ontvangstkantoor van de Staat, dat op de reis wordt ontmoet, overhandigd worden om daar te worden gecontroleerd. De ontvanger houdt de vergunning; hij ondertekent de kwitantie en geeft ze aan de schipper terug, die ze bewaart om zich in geval van betwisting te verantwoorden.
- §3. De controle bij de aankomst moet het mogelijk maken de betaalde scheepvaartrechten eventueel aan te passen.

Wijst de controle uit dat er te weinig is betaald, dan wordt het alsnog verschuldigde recht geïnd door de ontvanger, die een aanvullende kwitantie afgeeft.

Wijst de controle uit dat er te veel is betaald en bedraagt het verschil meer dan tien frank, dan kan de rechthebbende, eigenaar of schipper, de terugbetaling ervan eisen, mits hij op het ontvangstkantoor een terugbetalingaanvraag indient, eventueel samen met de bewijsstukken.

Steunt de aanvraag op een verandering van de bestemming van het vaartuig in de loop van de reis, dan moeten de bewijsstukken noodzakelijk omvatten:

- 1° de kwitantie van de op het vertrekantoor betaalde scheepvaartrechten;
- 2° de verklaring van een beambte van de waterweg, dat het vaartuig zijn reis heeft beëindigd op de als nieuwe bestemming aangegeven plaats;
- 3° voor een geladen vaartuig, de schriftelijke order van de eigenaar van de lading, waarin de nieuwe bestemming wordt aangegeven.

De beslissing tot terugbetaling kan alleen door het hoofd van de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen worden genomen. Ze wordt schriftelijk aan de belanghebbende medegedeeld en tegelijkertijd wordt hem zijn kwitantie teruggestuurd.

## Art. 88. Uitzonderingen

1. Geen scheepvaartrechten zijn verschuldigd voor:
  - a) legervaartuigen of door het leger voor zijn operaties en vervoer gebruikte vaartuigen, alsmede alle andere vaartuigen van de Staat die onder nationale vlag varen;
  - b) ledige en geladen lichters van vaartuigen die een deel van hun lading hebben moeten lossen, hetzij wegens een vermindering van de vastgestelde diepgang, hetzij uit enige andere toevallige oorzaak, als averij, enz. De rechten zijn verschuldigd voor de totale lading van het vaartuig, het geloste deel inbegrepen;
  - c) vaartuigen bestemd voor de dienst der waterwegen, die op schriftelijk bevel van een beambte van het bestuur in de vaart gebracht worden;
  - d) voor zover dé tonnenmaat minder dan drie ton bedraagt, de plezierboten met of zonder motor, en de bootjes zonder motor;
  - e) ijsbrekers;

- f) vaartuigen die ingevolge [artikel 47](#) van dit reglement verhaald worden en die later, wanneer de oorzaak van de verplaatsing opgehouden heeft, naar hun eerste ligplaats terugkeren. Om deze vrijstelling te genieten, moeten de schippers voorzien zijn van een verklaring, opgesteld naar het bij dit reglement behorende model en ondertekend door de conducteur van Bruggen en Wegen van het gebied of door een met het toezicht op de waterwegen belaste beambte;
  - g) vaartuigen die door de aannemers worden gebruikt, hetzij voor de uitvoering van werkzaamheden tot onderhoud of verbetering van de waterwegen, hetzij voor vervoer in verband met deze werkzaamheden, voor zover die vaartuigen zich binnen de grenzen van de aanneming verplaatsen;
  - h) opduwers met een vermogen beneden 10 paardenkracht, op voorwaarde dat ze de schipper of de redereigenaar van het geduwde vaartuig toebehoren en geen vaste bemanning hebben.
2. De schipper van een vaartuig dat in een van de hierboven vermelde uitzonderingsgevallen verkeert, moet zich bij het vertrek voorzien van een vaarvergunning, die hem kosteloos wordt uitgereikt.

BIJLAGE

(In [artikel 88](#) van het algemeen reglement vermeld).

Verklaring ter vrijstelling van de scheepvaartrechten in het geval voorzien bij artikel 88, f van het algemeen reglement.

De ondergetekende (1) .....  
verklaart dat, volgens de bevelen welke hij in het belang van de dienst gegeven heeft, ter  
oorzake van (2)  
..... het vaartuig  
(3) ..... geleid door de  
genaamde (4) ..... (5)  
..... moet verlaten om  
(6) ..... te  
gaan liggen, tot het ogenblik waarop dit vaartuig naar zijn vertrekpunt zal mogen  
terugkeren, zodra de oorzaak van zijn verplaatsing opgehouden heeft te bestaan.

(7) ....., de ..... 19.....

(Handtekening)

(8) ....., de ..... 19.....

Gezien bij de doorvaart van gezegd vaartuig.

(9) De .....

(Handtekening)

(1) Hoedanigheid van de agent. - (2) Gedeeltelijke waterafplating of enige andere aan te geven omstandigheden. - (3) Naam van het vaartuig daarna aanduiden of het vaartuig geladen of ledig is. - (4) Naam en voornamen van de schipper. - (5) en (6) De plaats aanduiden: oever, kaai, brug, sluis, haven, dok, enz. - (7) Plaats waar de verklaring gedagtekend is. - (8) Plaats van de aflevering van het visa. - (9) Hoedanigheid van de beambte van de ontvangst - of toezichtdienst.

### TITEL III. Instandhouding van de bevaarbare waterwegen en hun aanhorigheden<sup>92</sup>

#### Art. 89. Werken of beplantingen

1. Op de langs bevaarbare en vlotbare rivieren gelegen gronden die met dienstbaarheid van jaag- en voetpad bezwaard zijn, mogen door de particulieren geen werken of beplantingen uitgevoerd worden binnen de grenzen respectievelijk vastgesteld in artikel 7<sup>93</sup> van titel

<sup>92</sup> Het voeren van publiciteit en het aanplakken van reclameborden langs de waterwegen worden bepaald bij het Koninklijk besluit dd. 6 mei 1936.

<sup>93</sup> Dit artikel luidt als volgt :

“De eigenaars van erven, palende aan de bevaarbare rivieren zullen langs de boorden tenminste vier en twintig voet (7m80) breedte vrij laten voor koninklijke weg en paardentreinen, zonder dat zij bomen planten, noch afsluiting of haag aanbrengen mogen op

XXVIII van de verordening van 13 augustus 1669 en bij het koninklijk besluit van 4 november 1920<sup>94</sup> gewijzigd door het koninklijk besluit van 12 november 1934 en door het besluit van de Regent van 13 mei 1946, zonder dat daartoe vooraf de machtiging werd bekomen van het Minister van Openbare Werken. Deze machtiging doet geen afbreuk aan de rechten van de Staat zoals deze rechten uit voormelde verordening voortvloeien; ze wordt steeds onder een onbestendige titel verleend en is steeds herroepelijk.<sup>95</sup>

2. De eigenaars van gronden, langs andere waterwegen of hun aanhorigheden gelegen, mogen niet bouwen of planten vooraleer zij de grens van het openbaar domein ten overstaan van beide partijen doen vaststellen.
3. Zij moeten de voorgeschreven rooilijnen volgen, welke door de agenten van het Bestuur getrokken zijn.
4. Zonder bijzondere toelating, mag het planten enkel geschieden op 2 meter van de grens van het openbaar domein voor hoogstammige bomen, en op een halve meter voor andere bomen en levende hagen.
5. De eigenaars en huurders van goederen langs bevaarbare rivieren, plaatsen en onderhouden in goeden staat, over de grachten, krekken en afvoer- of bevoeiingsgreppels, die voor hen gemaakt zijn en in die rivieren uitlopen, voetbrugjes van behoorlijke breedte, minstens 45 centimeter, opdat het jaagpad onafgebroken zou doorlopen; deze brugjes hebben aan de landzijde een wit geschilderde leuning.

### **Art. 90. Werken of beplantingen in het bed van de waterweg**

1. Het is verboden, zonder bijzondere toelating enig werk uit te voeren,<sup>96</sup> beplantingen aan te brengen, iets te graven of iets te storten, in het bed der waterwegen, op hun oevers en andere aanhorigheden.
2. Het stapelen van koopwaren mag tijdelijk en voor korte duur op de aanhorigheden der waterwegen toegelaten worden, mits behoorlijke en beperkende vergunning van de Hoofdingenieur-directeur van het ressort.
3. Het is in alle geval verboden op de kaaien en oevers enige belemmeringen te veroorzaken voor het verkeer op het jaagpad en op het voetpad.

### **Art. 91. Watervang – storten – hinderen van het verkeer op het jaagpad**

Het is verboden:

- a) rechtstreeks of onrechtstreeks het water af te leiden van de waterwegen en waterlopen die er mede in vrije gemeenschap zijn;
- b) het bed of de aanhorigheden der waterwegen op enige wijze te beschadigen;

---

*minder dan dertig voet (9m75) aan de kant waar de schepen voorgetrokken worden en op minder dan tien voet (3m25) aan de andere boord, op straffe van 500 pond boete, verbeurdverklaring der bomen en dat zij, de overtreders er toe verplicht worden de wegen te herstellen en opnieuw in staat te brengen op hun kosten.*

*De Franse voet bedraagt 0 m 3248394.*

*De boete van 500 pond is verminderd tot 200 frank bij artikel 2 van de wet van 1 mei 1849 (Belgisch Staatsblad van 21 juni 1849) die aan de rechter van enkele politie bevoegdheid geeft om van deze overtreding kennis te nemen.*

<sup>94</sup> *Dit besluit, genomen krachtens artikel 4 van het decreet van 22 januari 1808 en gewijzigd door het koninklijk besluit van 12 november 1934 en door het besluit van de Regent van 13 mei 1946, bepaalt de minimabreedten die voor het jaag- en voetpad moeten voorbehouden worden en wijzigt niet de strook van dienstbaarheid van 9m75, vastgesteld door de voornoemde verordening van 1669.*

<sup>95</sup> *Besluit van de Regent dd. 10 juli 1946.*

<sup>96</sup> *Voor overzetponten en veren, bruggen, vaste of beweegbare wegen, sluisen, werkhuisen, dammen, molens, dijken, toegangstrappen, toegangsopritten, loopbrugjes, aanleg- of losplaatsen, meerpalen, watervangen, enz. Zie wet van 8 mei 1888.*

*“Wet van 8 mei 1888, Art. 2.:*

*Geen brug, geen bestendige of beweegbare veerdam, geen sluis of fabriek, geen keerdam, molen, dijk of welkdanige andere hinderpaal belemmerende de vrije loop der waters, geen werk op de kanten en glooiingen, zoals toegangstrappen, hellingsvlakken, bruggetjes, aanlegplaatsen tot in- of ontschepen, meerpalen, enz. zal worden gemaakt; geen watertapping of geul tot bespoelen van gronden zal in de bevaarbare of vlotbare rivieren, in de scheepvaartkanalen toebehorende aan de Staat, aan de provincie en aan de gemeenten of vergund aan bijzondere, in de algemene kanalen bestemd tot bespoeling of droogmaking, evenmin als in die welke eigendom van provinciën of gemeenten zijn, aangebracht worden zonder voorafgaande en steeds herroepbare machtiging van de Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.*

*De beslissingen betreffende de provinciale en gemeentelijke waters, zullen op het gelijkkluidend advies de belanghebbende provinciale of gemeentelijke besturen worden genomen.”*

- c) in het bed van de waterweg, in de grachten of greppels die er van afhangen, iets te werpen, te laten vloten of aanlopen dat de bodem zou kunnen verhogen, de scheepvaart belemmeren, de vrije waterafvoer hinderen of het water bederven;
- d) het verkeer op de jaagpaden, dijken of vrije oevers enigerwijze te hinderen, en touwen vast te maken aan bomen, leuningën, palen der elektrische lijnen, kilometerpalen, enz.

## **Art. 92. Vissers**

De vissers mogen de scheepvaart hoegenaamd niet hinderen; wanneer ze ophouden te vissen, moeten zij de palen en staken, waaraan hun netten vastgemaakt waren, wegnemen.

## **Art. 93.<sup>97</sup> Gebruik van het jaagpad**

1. Zonder toelating van de Minister van Openbare Werken, is het verboden:
  - a) met paarden die niet voor de jaagdienst gebruikt worden of met voertuigen te rijden op de dijken en jaagpaden die geen openbare wegen zijn;
  - b) op de aanhorigheden der waterwegen, gelijk welke soort van vee te laten lopen of weiden.
2. Paarden en vee, zonder wachters bevonden, worden geschut op kosten van de overtreeders.
3. De verbodsbepalingen van dit artikel zijn niet toepasselijk op de aangelanden der bevaarbare rivieren, die op hun goederen alle rechten behouden, welke met de dienstbaarheid van jaagpad en voetpad verenigbaar zijn.
4. Rijwielen, met of zonder motor, welke voldoen aan de voorwaarden voorzien in het koninklijk besluit van 1 februari 1934, houdende algemene verordening op de politie van het vervoer en van het verkeer, mogen op de aanhorigheden der bevaarbare waterwegen onder beheer van de Staat rijden, onder de volgende voorwaarden:
  - a) de wielrijders en de motorwielrijders moeten zich voegen naar de voorschriften der reglementen betreffende de waterwegen waarvan sprake;
  - b) snelheidswedstrijden zijn verboden;
  - c) de snelheid der voertuigen mag 30 kilometer per uur niet te boven gaan in het open veld. In de bebouwde kommen, bij het kruisen van wegen, op de sluisvallen, alsook in de nabijheid van bochten waar het uitzicht belemmerd is, wordt de snelheid beperkt op 10 kilometer per uur;
  - d) bij het naderen van de personen en de gespannen dienende voor het jagen der schepen, moeten de wielrijder en de motorwielrijder derwijze uitwijken, dat zij de doorgang der scheepstrekken of der gespannen hoegenaamd niet hinderen; desnoods moeten zij van hun voertuig afstijgen; in alle geval mag de snelheid van het voertuig, op ten minste 50 meter afstand van de gespannen, 10 kilometer per uur niet te boven gaan, en deze snelheid moet de motorwielrijder behouden tot op ten minste 20 meter voorbij het gespan;
  - e) in de nabijheid van de gespannen, is het streng verboden gebruik te maken van de uitlaatbuis der motoren, van de hoorn, de tromp of elk ander middel dat de paarden zou kunnen doen schrikken;
  - f) toelating om te rijden wordt enkel verleend voor hetgeen betreft de politie door de Staat uitgeoefend op de aanhorigheden der bevaarbare waterwegen en onverminderd de rechten van derden, eigenaars der gronden waarop dienstbaarheid van jaagpad bestaat.

## **Art. 94.<sup>98</sup> Beweegbare bruggen**

Het is verboden over de beweegbare bruggen te gaan vóór ze volkomen gesloten en vastgezet zijn, daarop te blijven staan en de afsluitingen, welke de toegang tot die bruggen beletten, zonder toelating van de brugwachter te overschrijden.

<sup>97</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>98</sup> Koninklijk besluit dd. 11 september 1936.

## **Art. 95. Toegang tot kunstwerken**

Zonder toelating van de betrokken bedienden, is het verboden te gaan op de kunstwerken die niet dienen voor de doorgang van het publiek.

## **Art. 96. IJsgang - overstroming**

Wanneer ijsgang op handen is of overstroming dreigt moeten al de voorwerpen die meegesleept kunnen worden of ongevallen kunnen veroorzaken, door de betrokken aangelanden onmiddellijk van de aanhorigheden van de waterweg verwijderd worden ; zoniet, blijven zij voor alles verantwoordelijk.

## **Art. 97. Watervang**

1. Het is verboden een watervang aan een bevaarbare waterweg voort te gebruiken, wanneer het water onder de voor de scheepvaart vastgestelde hoogte gedaald is.
2. De watervanginrichtingen moeten in goede staat onderhouden worden ; de schuiven moeten goed dicht sluiten en, bij waterschaarste, wateraanwas of ijsgang, geschiedt het bedienen er van volgens de bevelen der scheepvaartagenten.

## **Art. 98. Opgeheven.<sup>99</sup>**

## **Art. 99. Politie der wasplaatsen**

Het koninklijk besluit van 23 oktober 1865 op de politie der wasplaatsen blijft van kracht.

# **TITEL IV. Straffen, ambtshalve te nemen maatregelen, processen-verbaal en woordbepalingen**

## **Art. 100. Overtreding van dit reglement**

1. Elke overtreding van dit reglement, of van de bijzondere reglementen die het aanvullen, elke weigering een reglementair bevel na te komen, gegeven door één der agenten in volgend artikel vermeld, elke ontduiking of poging tot ontduiking van scheepvaartrechten worden gestraft volgens artikel 1 der wet van 6 maart 1818<sup>100</sup> gewijzigd bij art. 1 van de wet van 5 juni 1934<sup>101</sup>.
2. Naar luid van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, zijn de vader en de moeder verantwoordelijk voor de overtredingen door hun minderjarige kinderen begaan; de patroons voor die van hun arbeiders en hun bemanning.

## **Art. 101. Met uitvoering belaste personen**

Zijn inzonderheid belast met de uitvoering van dit reglement en van de bijzondere reglementen:

- a) de ingenieurs en conducteurs, belast met de dienst van de scheepvaart of met de leiding van en het toezicht op de werken op de bevaarbare waterwegen of hun aanhorigheden, de agenten aangesteld voor de bediening van of het toezicht over de bruggen, sluizen,

<sup>99</sup> Koninklijk besluit dd. 22 december 1951.

<sup>100</sup> Wet van 6 maart 1818.

*Art.1. De misdrijven tegen de bepalingen, welke vastgesteld zijn door de algemene maatregelen of reglementen van inwendig Staatsbeheer, bij artikel 73 der Grondwet vermeld, en tegen welke de wetten geen bijzondere straffen bepaald hebben of in het vervolg zouden bepalen, zullen door de rechtbanken, volgens de aard, de gewichtigheid der overtreding en de omstandigheden waaronder deze heeft plaats gehad, gestraft worden met een boete die honderd gulden niet mag te boven gaan noch minder dan tien gulden mag bedragen, of met een gevangenzetting van ten minste één dag en hoogstens veertien dagen, of eindelijk met een boete en gevangenzetting ter zelfder tijd, zonder dat deze echter respectievelijk het bovengemeld maximum mogen overschrijden.*

<sup>101</sup> Wet van 5 juni 1934. Art.1.

*De overtredingen tegen de koninklijke besluiten, op welke geen bijzondere straffen bij de wetten zijn of zullen worden vastgesteld, alsook de overtredingen tegen de besluiten door de gouverneurs en de arrondissementscommissarissen krachtens de artikelen 128 en 139 van de provinciale wet genomen, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot veertien dagen en met een geldboete van zes en twintig tot tweehonderd frank, of met één van die straffen alleen.*

*Artikel 85 van het Wetboek van Strafrecht is op die overtredingen van toepassing*

overlaten enz., of voor de bewaking en de politie der bevaarbare waterwegen, alsmede het speciaal daartoe aangeduid personeel van de Dienst voor de Scheepvaart en van de "Office de la Navigation".<sup>102</sup>

- b) de controleur en de agenten, bijzonder belast met het innen der scheepvaartrechten
- c) de ambtenaren belast met de scheepvaartcontrole<sup>103</sup> en van het Loodswezen;
- d) de Rijkswacht;
- e) de ambtenaars belast met de politie der gemeenten, palende aan de bevaarbare waterwegen.

### **Art. 102. Bevelen van toezichthoudende ambtenaren**

1. Wanneer een vaartuig gezonken is of dreigt te zinken, wanneer het onvoldoende gemeerd is of derwijze ligt dat het de doorvaart hindert en, in het algemeen, telkens als het nodig is, de vrijheid of veiligheid der scheepvaart te verzekeren, de afvoer van het water te vergemakkelijken of de belangen van het regiem der rivier te vrijwaren, mag de Hoofdingenieur-directeur en, bij dringendheid, elke ambtenaar met het toezicht op de waterweg belast, aan de schippers de nodig geachte maatregelen voorschrijven, zelfs wanneer deze in dit reglement niet voorzien zijn.
2. De schippers moeten aan de gegeven bevelen onmiddellijk gehoor geven. Indien zij hiermede in gebreke blijven of indien zij afwezig zijn, mogen de voorgeschreven maatregelen van ambtswege op hun kosten uitgevoerd worden.
3. De staat dezer kosten wordt onderzocht en vastgesteld door de Hoofdingenieur-directeur van het gebied.<sup>104</sup>

### **Art. 102bis.<sup>105</sup> Schade aan derden**

1. De schipper moet de nodige voorzorgsmaatregelen nemen, hetzij om zijn schip voor averij te vrijwaren, hetzij om geen schade toe te brengen aan schepen van derden, hetzij, algemeen genomen, om generlei gevaar voor deze derden op te leveren.
2. Hij kan zich aan deze verplichting niet onttrekken door aan te voeren, dat sommige te nemen voorzorgsmaatregelen niet uitdrukkelijk in de wetten en reglementen zijn voorgeschreven.

### **Art. 103. Proces verbaal**

Elke overtreding van dit reglement en van de bijzondere reglementen wordt door proces-verbaal of door alle andere wettelijke middelen vastgesteld.

### **Art. 104. Gemeentebesturen - Rijkswacht**

De gemeentebesturen, de Rijkswacht en alle personen met enig openbaar gezag bekleed, zijn verplicht, indien zij daartoe verzocht worden, hulp te verlenen ter uitvoering van dit reglement en van de bijzondere reglementen.

### **Art. 105. Beroep tegen een beslissing van een ambtenaar**

Bij de Hoofdingenieur-directeur van het ressort kan in hoger beroep gegaan worden tegen de beslissingen van de ambtenaars of agenten met het toezicht op de waterwegen belast, en bij de Minister van Openbare Werken tegen de beslissingen van deze Hoofdingenieur-directeur, onverminderd evenwel de verplichting om aan de beslissingen onverwijld gevolg te geven, indien er dringendheid bestaat.

### **Art. 106. Klachtenregister**

De sluismeesters zijn voorzien van een register, in hetwelk de schippers al hun klachten betreffende de dienst van de waterweg mogen aantekenen.

---

<sup>102</sup> Koninklijk besluit dd. 15 september 1978.

<sup>103</sup> Koninklijk besluit dd 3 mei 1999

<sup>104</sup> Koninklijk besluit dd. 22 december 1951.

<sup>105</sup> Besluit van de Regent dd. 18 september 1945.

## Art. 107.<sup>106</sup> Definities

Tenzij daarin het tegenovergestelde wordt bepaald, betekenen in dit reglement en in de bijzondere reglementen:

- 1° de naam "vaartuig": elk schip, elke schuit, boot, die op zee, op de rivieren of kanalen gebruikt worden;
- 2° de naam "schipper": ieder gezagvoerder, kapitein, schipper en in het algemeen, elk persoon die aan boord het gezag voert of met de leiding van het vaartuig belast is;
- 3° de uitdrukkingen "agenten van het bestuur", "scheepvaartagenten" en "aangestelden voor het toezicht op de scheepvaartweg": de ambtenaren en agenten, aangewezen in [artikel 101](#), 1° en 2°.

## Art. 108.<sup>107</sup> Toepassingsgebied

Onder voorbehoud van de afwijkende bepalingen in de bijzondere reglementen is dit reglement van toepassing op alle thans bestaande scheepvaartwegen van het Koninkrijk, met uitzondering van:

- 1° het zeekanaal van Brussel naar de Rupel;
- 2° de Beneden-Zeeschelde (stroomafwaarts het stroomopwaarts gelegen uiteinde der rede van Antwerpen);
- 3° het Belgisch gedeelte der grensvormende vakken van de Maas.

## Art. 109.<sup>108</sup> Overtreding scheepvaartrechten

Overtreding van de bepalingen betreffende de scheepvaartrechten wordt gestraft met een samen met het ontdoken recht te betalen geldboete, gelijk aan tienmaal dit recht, zonder dat de boete minder dan 200 frank mag bedragen.

De eigenaar of, in voorkomend geval, de huurder van het vaartuig is civielrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van het ontdoken recht, evenals van de geldboete en van de nalatigheidinteressen.

De processen-verbaal, door de aangestelden van de Staat opgemaakt om de overtreding vast te stellen, zijn rechtsgeldig tot het tegendeel is bewezen.

Vervolgingen voor invordering van rechten, renten, geldboeten en kosten die niet zouden kunnen geïnd zijn door de ontvangstdienst der scheepvaartrechten van de Staat - Minister van Openbare Werken - worden door het Bestuur der Registratie en Domeinen uitgeoefend op de wijze als in domeinzaken is bepaald.

De Minister die met het heffen van de scheepvaartrechten is belast, beslist over de vermindering of de kwijtschelding der opgelopen geldboete.

## TITEL V.      Aanvullende regelingen voor het Vlaams gewest

### Art. 110.<sup>109</sup> Scheepvaartrechten Vlaams gewest

[Artikel 79](#), § 1 en § 2, eerste lid, worden vervangen door wat volgt:

Art. 79. § 1. Scheepvaartrechten zijn verschuldigd op alle waterwegen onder het beheer van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van die welke aan het getij onderhevig zijn, alsmede van de niet aan het getij onderhevige welke bij het desbetreffend bijzonder reglement van rechten zijn vrijgesteld.

§ 2. Voor het goederenvervoer wordt het recht vastgesteld op één centiem per tonkilometer (product van de vermenigvuldiging van de lading, uitgedrukt in metrieke tonnen, met de af te leggen afstand in kilometers).

<sup>106</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>107</sup> Koninklijk besluit dd. 7 september 1950.

<sup>108</sup> Koninklijk besluit dd. 5 mei 1975.

<sup>109</sup> Besluit van de Vlaamse regering dd. 21 april 1999.



## TITEL VI. Aanvullende regeling voor het Brussels hoofdstedelijk gewest

### Art. 111.<sup>110</sup> Scheepvaartrechten Brussels hoofdstedelijk gewest

[Artikel 79](#), § 1 en § 2, eerste alinea, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 wordt vervangen door het volgende:

Artikel 29 § 1. Scheepvaartrechten zijn verschuldigd op de scheepvaartweg beheerd door de Haven van Brussel

§ 2. Voor het goederenvervoer worden de rechten vastgesteld op een centiem per ton kilometer (product van de vermenigvuldiging van de lading, uitgedrukt in metrieke tonnen, met de af te leggen afstand in kilometers).

---

<sup>110</sup> *Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dd. 18 november 1999*