

BESCHIKKING
van het Benelux Comité van Ministers
betreffende estuaire vaart

M (2023) 12

Het Benelux Comité van Ministers,

Gelet op artikel 6, lid 2, onder a), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie,

Gelet op artikel 1, onder b), van het Protocol van 29 april 1969 inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van de Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer,

Overwegende dat ontwikkelingen met betrekking tot de estuaire vaart op de Westerschelde en daaruit voortvloeiende verschillen tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden op het gebied van regelgeving en beleid, nopen tot grensoverschrijdende afspraken met betrekking tot het vrije verkeer van versterkte en daartoe uitgeruste en naar Belgisch recht gecertificeerde vaartuigen in de daartoe aangewezen zone,

Overwegende dat het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden hun intenties ter zake onderling hebben afgestemd, zowel wat betreft het te voeren beleid als wat betreft de nood aan een grensoverschrijdend juridisch kader ter borging van de wederkerigheid en rechtszekerheid die noodzakelijk zijn om de betrokken belemmeringen van het vrije verkeer naar behoren te kunnen wegnemen,

Overwegende de wenselijkheid om bovenbedoeld juridisch kader tot stand te brengen in het kader van de Benelux Unie, dit naar analogie met vigerende afspraken binnen datzelfde kader met betrekking tot het vrije verkeer op het gebied van andere activiteiten in de territoriale wateren van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden,

Heeft het volgende beslist:

Artikel 1. Definities

Voor de toepassing van onderhavige beschikking wordt verstaan onder:

- a) "Estuair vaartuig": een naar Belgisch recht gecertificeerd binnenschip dat een gedeelte van het traject op zee vaart tijdens een reis tussen een haven of sluis gelegen aan de Westerschelde en een haven gelegen aan de territoriale zee van het Koninkrijk België en dat voldoet aan de in het Koninkrijk België van toepassing zijnde voorwaarden zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt;

- b) "Zone voor estuaire vaart": de zone afgebakend overeenkomstig artikel 3 van onderhavige beschikking;
- c) "Richtlijn 2008/68/EG": richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land;
- d) "Richtlijn (EU) 2016/1629": richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van richtlijn 2006/87/EG;
- e) "Richtlijn (EU) 2017/2397": richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en tot intrekking van de richtlijnen 91/672/EEG en 96/50/EG van de Raad;
- f) "BUNKER-Verdrag": het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, gedaan te Londen op 23 maart 2001, met inbegrip van latere amendementen;
- g) "CLC-Verdrag 1992": het Internationaal Verdrag inzake de burgerlijke aansprakelijkheid voor olieverontreinigingsschade, met Bijlage, gedaan te Brussel op 29 november 1969 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 27 november 1992, met inbegrip van latere amendementen,
- h) "COLREG-Verdrag": het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, het bij dat Verdrag gevoegde Reglement, met Bijlagen, gedaan te Londen op 20 oktober 1972, met inbegrip van latere amendementen;
- i) "HNS-Verdrag 2010": het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, met Bijlagen, gedaan te Londen op 3 mei 1996 en gewijzigd door het Protocol van Londen van 2010;
- j) "LL-Verdrag": het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 5 april 1966, met inbegrip van latere amendementen;
- k) "MARPOL-Verdrag": het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, gedaan te Londen op 2 november 1973, en de bijhorende protocollen van 17 februari 1978 en 26 september 1997, met inbegrip van latere amendementen;
- l) "SOLAS-Verdrag": het internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 1 november 1974, met inbegrip van de protocollen van 17 februari 1978 en 11 november 1988, en latere amendementen;
- m) "STCW-Verdrag": het Internationaal Verdrag betreffende normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, gedaan te Londen op 7 juli 1978, met inbegrip van latere amendementen;
- n) "VN-Zeerechtverdrag": het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, gedaan te Montego Bay op 10 december 1982;

- o) “WRC-Verdrag”: het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake de verwijdering van wrakken, gedaan te Nairobi op 18 mei 2007, met inbegrip van latere amendementen;
- p) “Bevoegde autoriteit”: een autoriteit uit het Koninkrijk België of het Koninkrijk der Nederlanden zoals bedoeld in artikel 10 van onderhavige beschikking.

Artikel 2. Toepassingsgebied

1. Onderhavige beschikking is van toepassing op estuaire vaartuigen die gebruik maken van de zone voor estuaire vaart.
2. Naar Nederlands recht gecertificeerde binnenschepen vallen niet onder het toepassingsgebied van onderhavige beschikking.
3. Onderhavige beschikking laat onverlet de voorschriften van richtlijn 2008/68/EG, richtlijn (EU) 2016/1629 en richtlijn (EU) 2017/2397, alsook de in een Benelux-land in uitvoering daarvan vastgestelde bepalingen.
4. Voor de toepassing van onderhavige beschikking worden op het traject tussen de havens gelegen aan de territoriale zee van het Koninkrijk België en een haven of sluis gelegen in het gedeelte van de Westerschelde in het Koninkrijk der Nederlanden estuaire vaartuigen die voldoen aan de bepalingen van artikel 4 van deze beschikking geacht in overeenstemming te zijn met het SOLAS-Verdrag, onverminderd het bepaalde in artikel 4, onder i), van deze beschikking.

Artikel 3. Zone voor estuaire vaart

De zone voor estuaire vaart wordt afgebakend door de volgende punten:

- a) Het uiteinde van de westelijke strekdam van de haven van Oostende;
- b) Coördinaten:

	Latitude	Longitude	
1	51-14.32N	002-54.71E	0m-lijn/basislijn
2	51-16.07N	002-50.84E	3mijls zone
3	51-16.29N	002-51.10E	3mijls zone
4	51-16.51N	002-51.45E	3mijls zone
5	51-16.78N	002-51.93E	3mijls zone
6	51-16.97N	002-52.35E	3mijls zone
7	51-17.18N	002-52.93E	3mijls zone
8	51-17.32N	002-53.38E	3mijls zone
9	51-17.42N	002-53.85E	3mijls zone
10	51-17.50N	002-54.43E	3mijls zone
11	51-17.67N	002-54.89E	3mijls zone
12	51-18.04N	002-55.79E	3mijls zone

13	51-19.23N	002-58.58E	3mijls zone
14	51-20.19N	003-00.70E	3mijls zone
15	51-20.62N	003-01.60E	3mijls zone
16	51-20.81N	003-02.04E	3mijls zone
17	51-20.98N	003-02.49E	3mijls zone
18	51-21.21N	003-03.14E	3mijls zone
19	51-21.58N	003-04.27E	3mijls zone
20	51-21.91N	003-05.55E	3mijls zone
21	51-22.48N	003-09.95E	boei "Z"
22	51-23.13N	003-12.04E	boei "BVH"
23	51-23.48N	003-18.22E	boei "W1"
24	51-24.72N	003-21.56E	boei "W2"
25	51-24.91N	003-24.40E	boei "W4"
26	51-25.10N	003-27.18E	boei "W6"
27	51-25.48N	003-30.27E	boei "W8"
28	51-25.85N	003-33.28E	boei "W10"
29	51-26.28N	003-34.55E	Om-lijn/basislijn (kop Vlissingen)
30	51-24.18N	003-34.56E	Om-lijn/basislijn Plaatrand 'Hoge Platen

- c) De basislijn op de monding van de Westerschelde, zoals bepaald overeenkomstig het VN-Zeerechtverdrag;
- d) De basislijn langs de kust van Nederland via de Belgische grens en de zeehavens aan de Belgische kust, zoals weergegeven op de kaart opgenomen als bijlage bij deze beschikking.

Artikel 4. Voorwaarden

De bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België zorgen ervoor dat:

- a) De estuaire vaartuigen te allen tijde voldoen aan de in het Koninkrijk België van toepassing zijnde voorwaarden zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt;
- b) De toepasselijke bepalingen van het MARPOL- en COLREG-Verdrag onverminderd van kracht blijven;
- c) De gezagvoerder van het estuair vaartuig beschikt over een geldig certificaat vastgesteld overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het STCW-Verdrag;
- d) De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het BUNKER-Verdrag;
- e) De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het WRC-Verdrag, waarbij de aansprakelijkheid niet gelimiteerd kan worden voor ongevallen in de zone voor estuaire vaart;

- f) De estuaire vaartuigen, ongeacht het tonnage, een verzekering hebben die voldoet aan de voorwaarden van het CLC-Verdrag 1992 of van het HNS-Verdrag 2010 zodra dit verdrag in werking is getreden, indien goederen vallend onder één van deze twee verdragen worden vervoerd;
- g) De estuaire vaartuigen geen betalende passagiers mogen vervoeren;
- h) De estuaire vaartuigen de noodzakelijke afwijking op het LL-Verdrag verkrijgen;
- i) De estuaire vaartuigen voldoen aan Voorschrift 5 van Hoofdstuk VI in de Bijlage van het SOLAS-Verdrag.

Artikel 5. Lijst van estuaire vaartuigen

1. Het Benelux Secretariaat-Generaal houdt een lijst bij van estuaire vaartuigen die onder de toepassing van deze beschikking vallen. Een naar Belgisch recht gecertificeerd vaartuig kan door de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België aan deze lijst worden toegevoegd nadat gecontroleerd werd dat aan alle voorwaarden in artikel 4 van onderhavige beschikking is voldaan. De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België deelt elke wijziging van de lijst met vaartuigen mede aan de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk der Nederlanden.
2. Het Benelux Secretariaat-Generaal draagt er zorg voor dat de in lid 1 bedoelde lijst ter beschikking staat van de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden.
3. De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België draagt er zorg voor dat exploitanten waarvan een estuaire vaartuig is opgenomen in de in lid 1 bedoelde lijst, daarvan op de hoogte zijn.

Artikel 6. Wijziging van de in het Koninkrijk België van toepassing zijnde voorwaarden

1. De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België legt alle voorgenomen wijzigingen van het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt, of van andere regelgeving die specifiek van toepassing is op estuaire vaartuigen, voor overleg en advies voor aan de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk der Nederlanden.
2. Ingeval het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt, of andere regelgeving die specifiek van toepassing is op estuaire vaartuigen, zou worden gewijzigd zonder positief advies van de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk der Nederlanden, kan het Koninkrijk der Nederlanden onderhavige beschikking geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten, voor de duur die het nodig acht teneinde zijn nationale belangen te vrijwaren. In dergelijk geval geeft de bevoegde autoriteit van het Koninkrijk der Nederlanden daarvan kennis aan de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België, alsook aan het Benelux Secretariaat-Generaal, en wordt de kwestie geagendeerd in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 8 van onderhavige beschikking teneinde de situatie op te lossen.

Artikel 7. Handhaving

De bevoegde autoriteit van het Koninkrijk België ziet erop toe dat de estuaire vaartuigen worden geëxploiteerd overeenkomstig de voorwaarden bepaald in artikel 4 van onderhavige beschikking. Door onderlinge informatie-uitwisseling zorgen de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België ervoor dat overtreders bestraft kunnen worden met de aanhouding van het vaartuig en/of de toepasselijke administratieve of strafrechtelijke geldboetes.

Artikel 8. Samenwerking

1. De bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden plegen op regelmatige tijdstippen overleg over de toepassing van onderhavige beschikking.

2. Indien de bevoegde autoriteiten dat wensen, kan dit overleg plaatsvinden in het kader van een ambtelijke werkgroep zoals bedoeld in artikel 12, onder b), van het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie. Ingevolge dergelijk overleg, kan de Benelux Raad zo nodig dienstige voorstellen doen toekomen aan het Benelux Comité van Ministers.

3. De bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk België en van het Koninkrijk der Nederlanden plegen in ieder geval overleg wanneer zich een ongeval voordoet, waaronder in ieder geval wordt verstaan een aanvaring, het zinken van een vaartuig of het verlies van lading in de territoriale wateren van het Koninkrijk der Nederlanden. Ingevolge dit overleg spreken de bevoegde autoriteiten de gepaste maatregelen af.

Artikel 9. Veranderende omstandigheden

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 6 van onderhavige beschikking, stelt elke bevoegde autoriteit elke andere bevoegde autoriteit alsook het Benelux Secretariaat-Generaal schriftelijk in kennis van relevante veranderingen in de voorschriften of het beleid van het betrokken Benelux-land in verband met estuaire vaart, in het bijzonder wanneer dergelijke veranderingen van invloed kunnen zijn op de goede werking van deze beschikking.

2. Indien dergelijke veranderingen nopen tot een wijziging van onderhavige beschikking, plegen de bevoegde autoriteiten met elkaar overleg overeenkomstig het bepaalde in artikel 8 van onderhavige beschikking.

3. Over het in lid 2 bedoelde overleg brengt de Benelux Raad verslag uit aan het Benelux Comité van Ministers. Zo nodig doet de Benelux Raad dienaangaande dienstige voorstellen aan het Benelux Comité van Ministers toekomen.

Artikel 10. Bevoegde autoriteiten

Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden stellen elkaar en het Benelux Secretariaat-Generaal schriftelijk in kennis van de autoriteit of autoriteiten die overeenkomstig hun interne regelgeving en bestuursorganisatie bevoegd zijn voor de uitvoering van deze beschikking. Van elke relevante wijziging dienaangaande, waaronder wijzigingen in de taken, het adres of de contactgegevens van de bevoegde autoriteit, wordt op dezelfde wijze kennisgegeven.

Artikel 11. Inwerkingtreding en uitvoering

1. Deze beschikking treedt in werking op de dag van ondertekening.
2. Het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden doen de nodige wettelijke, regelgevende en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om aan de bepalingen van deze beschikking te voldoen.
3. Wanneer het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden de in het tweede lid bedoelde bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze beschikking verwezen.

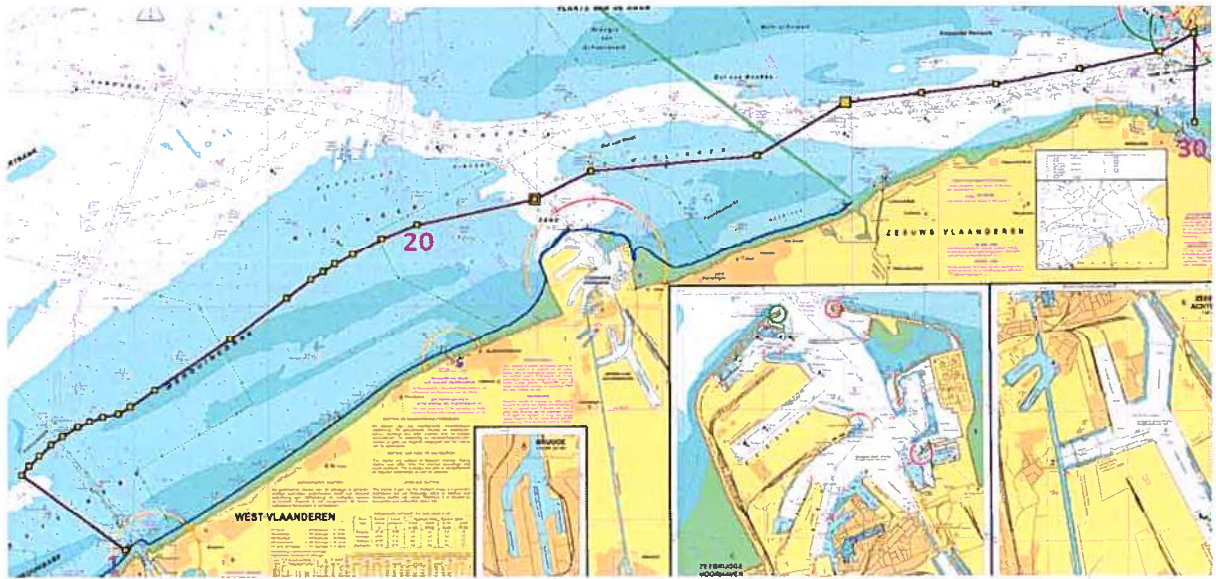
Gedaan te Den Haag , op 21.06.2023

De Voorzitter van het Benelux Comité van Ministers,



W. Hoekstra

BIJLAGE
Kaart zoals bedoeld in artikel 3, onder d)



Handwritten signature in blue ink.

Gemeenschappelijke memorie van toelichting bij beschikking M (2023) 12 van het Benelux Comité van Ministers betreffende estuaire vaart

1. Algemeen

België kent in zijn interne rechtsorde een regeling ten behoeve van de zgn. “estuaire vaart”. Meer bepaald, is het er onder bepaalde voorwaarden toegestaan om met speciaal versterkte en daartoe uitgeruste in België gecertificeerde binnenschepen een kort traject over zee te varen, met name om zich te begeven van een Belgische kusthaven naar een binnenhaven of vice versa. De mogelijkheid daartoe, alsook de vereisten waaraan moet worden voldaan, zijn er neergelegd in een koninklijk besluit¹. Nederland kent daarentegen geen overeenkomstige voorschriften in zijn interne rechtsorde en binnenschepen zijn er in geen enkel geval gerechtigd een traject over zee te varen.

Omwille van dit verschil tussen België en Nederland, noopt de loutere aanwezigheid van een landsgrens de betrokken naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen ertoe een route te volgen welke niet de meest efficiënte, korte of duurzame is, hetgeen een belemmering vormt van het vrije verkeer van die binnenschepen binnen de Benelux. Onderhavige beschikking strekt ertoe deze belemmering weg te nemen, door de betrokken naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen voortaan toe te laten een deel van hun zeetraject in de Nederlandse territoriale wateren te varen, binnen een beperkte, nauwkeurig afgebakende zone, waarbij voorts afspraken worden gemaakt inzake de na te leven vereisten en de handhaving daarvan.

2. Benelux-context

De betrokken naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen worden geconfronteerd met bovengenoemde belemmering, die voortvloeit uit de aanwezigheid van een Benelux-binnengrens in het specifieke vaargebied waarvoor deze schepen zijn bedoeld. Naar Nederlands recht gecertificeerde binnenschepen worden daarentegen niet met dezelfde problematiek geconfronteerd, aangezien zij onder geen enkel beding gerechtigd zijn een traject over zee te varen en zij hun activiteiten binnen hun toegestane vaargebied kunnen verrichten zonder daarbij gehinderd te worden door de aanwezigheid van een Benelux-binnengrens. Bij gebrek aan territoriale wateren, is Luxemburg geen betrokken partij bij deze problematiek.

Tussen de Belgische Federale Overheid, de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid werd inhoudelijke overeenstemming bereikt over de manier waarop deze problematiek door middel van grensoverschrijdende afspraken behoort te worden aangepakt. Deze afspraken vergen geen eenmaking van regelgeving of beleid, welke overigens niet wenselijk wordt geacht. Het volstaat om voor de betrokken vaartuigen in een zeer beperkt vaargebied abstractie te maken van het bestaan van een Benelux-binnengrens en om grensoverschrijdende afspraken te maken over de garanties die nodig zijn om te borgen dat dit op een veilige en correcte wijze gebeurt. Om die afspraken ook juridisch te verankeren, wordt beroep gedaan op de mogelijkheden die daartoe voorhanden zijn in het kader van de

¹ Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt (Belgisch Staatsblad van 16 maart 2007), zoals laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 (Belgisch Staatsblad van 9 oktober 2019). Gezien het belang voor de implementatie van onderhavige beschikking, is de tekst van dit koninklijk besluit, zoals geldend ten tijde van de totstandkoming van deze beschikking, eveneens bij wijze van inlichting opgenomen als aanhangsel bij onderhavige toelichting.

Benelux Unie, dit naar analogie met eerdere afspraken die in het kader van de Benelux Unie werden gemaakt met betrekking tot andere activiteiten in de territoriale wateren van België en Nederland².

3. Artikelsgewijze toelichting

Preambule

In de preambule worden de aanleiding voor en doelstelling van deze beschikking kort geschetst. Gezien deze aanleiding en doelstelling, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid als bedoeld in artikel 1, onder b), van het Protocol van 29 april 1969 inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen van de Benelux en inzake de opheffing van de belemmeringen van het vrije verkeer, dat het Benelux Comité van Ministers toelaat de betrokken belemmering van het vrije verkeer, die voortvloeit uit verschillen in publiekrechtelijke voorschriften, weg te nemen door middel van een beschikking die de betrokken overheden juridisch verbindt.

Van belang is dat deze problematiek verband houdt met de estuaire vaart op de Westerschelde en haar monding (en niet elders) en alleen betrekking heeft op versterkte en daartoe uitgeruste naar Belgisch recht gecertificeerde vaartuigen (en geen andere binnenschepen).

Artikel 1

Artikel 1 bevat de toepasselijke definities. Ook hieruit blijkt duidelijk dat de “estuaire vaartuigen” alleen versterkte en daartoe uitgeruste naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen kunnen zijn, en dat het zeetraject zich niet mag uitstrekken ten noorden van Vlissingen. De betrokken vaartuigen dienen te voldoen aan de Belgische voorschriften ter zake (het reeds genoemde koninklijk besluit), waarvan de vigerende versie bij wijze van inlichting is opgenomen als aanhangsel bij onderhavige toelichting.

Dit artikel behoeft voor het overige geen nadere toelichting. Zie evenwel de toelichting bij artikel 4 voor wat betreft het “HNS-Verdrag 2010” en de toelichting bij artikel 10 voor wat betreft de “bevoegde autoriteiten”. Volledigheidshalve kan ook worden opgemerkt dat in België en Nederland soms een enigszins verschillende vertaling wordt gehanteerd voor het opschrift van de in artikel 1 gedefinieerde verdragen; het is evenwel duidelijk welke verdragen hier worden bedoeld.

Artikel 2

Artikel 2 omschrijft het toepassingsgebied van onderhavige beschikking. In lijn met het gegeven dat estuaire vaartuigen alleen versterkte en daartoe uitgeruste naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen kunnen zijn, wordt in het tweede lid uitdrukkelijk bepaald dat naar Nederlands recht gecertificeerde binnenschepen niet onder het toepassingsgebied van deze beschikking vallen. Mede

² Zie beschikking M (2020) 8 van het Benelux Comité van Ministers betreffende de erkenning van de vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden in verband met reizen nabij de kust, beschikking M (2020) 2 van het Benelux Comité van Ministers betreffende de wederzijdse erkenning van bewijzen afgeleverd in overeenstemming met het STCW-F-verdrag, beschikking M (2016) 6 van het Benelux Comité van Ministers betreffende de intra-Benelux wederzijdse erkenning van maritieme trainingsinstituten en de door deze instituten afgegeven bekwaamheidsbewijzen voor zeevarenden, alsook de nationale behandeling van Benelux-onderdanen bij visserij in de territoriale wateren ingevolge de toepassing van artikel 3 van de Overgangsovereenkomst bij het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie van 3 februari 1958.

gezien het toepasselijke EU-recht als vermeld in lid 3, ondervinden dergelijke naar Nederlands recht gecertificeerde binnenvaartschepen geen hinder van een Benelux-binnengrens binnen hun toegestane vaargebied. Dit betekent eveneens dat onderhavige beschikking geen grond oplevert om met dergelijke naar Nederlands recht gecertificeerde binnenschepen een traject over zee te varen; dienaangaande worden de wetgeving en het beleid van Nederland geheel onverlet gelaten.

Artikel 2, lid 4, houdt in dat binnen een uiterst beperkte zone (zie artikel 3) abstractie wordt gemaakt van het bestaan van een Benelux-binnengrens tussen België en Nederland. Dit impliceert dat de betrokken vaartuigen, als zij aan alle voorwaarden voldoen, geacht worden in overeenstemming te zijn met het SOLAS-Verdrag, zoals dit voor België reeds wordt ondervangen door het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt. Dit gaat hand in hand met een verplichting voor de binnen België bevoegde autoriteiten om toe te zien op de naleving van de in artikel 4 van onderhavige beschikking bedoelde voorwaarden, alsook met de overige samenwerking als bedoeld in de artikelen 5 tot en met 9.

Artikel 3

De zone waarbinnen de estuaire vaartuigen zich mogen begeven wordt nauwkeurig afgebakend door artikel 3 en de daarbij horende kaart. Van belang is dat dit een uitermate beperkt zone betreft (tot maximaal 3 nautische mijl), niet meer dan het strikt noodzakelijke om de grensbelemmering waarmee de estuaire vaartuigen worden geconfronteerd weg te nemen.

Artikel 4

De estuaire vaartuigen moeten voldoen aan de in artikel 4 bepaalde voorwaarden, welke voortvloeien uit de desbetreffende Belgische voorschriften en de relevante internationale verdragen.

Aangezien de Belgische voorschriften als bedoeld in het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt, hier de hoeksteen van vormen, is de tekst van dit koninklijk besluit, zoals laatst gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019, bij wijze van inlichting opgenomen als aanhangsel bij onderhavige toelichting. Dit betreft de tekst zoals deze geldt ten tijde van de totstandkoming van onderhavige beschikking. In geval van toekomstige wijzigingen, dient daarover voorafgaand overleg plaats te vinden tussen België en Nederland overeenkomstig artikel 6 van onderhavige beschikking.

Daar dit koninklijk besluit Belgische regelgeving betreft en de in aanmerking komende vaartuigen uitsluitend versterkte en daartoe uitgeruste naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen kunnen zijn, komt het ook aan de binnen België bevoegde autoriteiten toe om toe te zien op de naleving van deze regelgeving in het kader van de toepassing van onderhavige beschikking. Hetzelfde geldt voor het toezicht op de overige in artikel 4 bedoelde voorwaarden.

Deze voorwaarden behoeven op zich geen verdere toelichting. Wel kan worden opgemerkt dat het in dit artikel onder b) genoemde MARPOL-Verdrag bepalingen omvat welke van toepassing zijn op estuaire vaartuigen als bedoeld in deze beschikking, omdat die bepalingen gelden ten aanzien van zgn. "sea-going vessels" en hun toepassingsgebied bijgevolg niet beperkt is tot alleen zeeschepen. Voorts kan worden opgemerkt dat het onder f) bedoelde HNS-Verdrag 2010 nog niet in werking is getreden ten tijde van de totstandkoming van deze beschikking. Er wordt evenwel reeds voorzien in toezicht op de naleving van de desbetreffende vereisten voor wanneer dit verdrag in werking zal treden.

Artikel 5

Zoals reeds meerdere malen benadrukt, komen alleen versterkte en daartoe uitgeruste naar Belgisch recht gecertificeerde binnenschepen in aanmerking voor de estuaire vaart in toepassing van onderhavige beschikking. Een lijst van deze estuaire vaartuigen wordt bijgehouden door het Benelux Secretariaat-Generaal. Nieuwe vaartuigen mogen alleen door België aan deze lijst worden toegevoegd. Vanzelfsprekend zal Nederland (en ook het Benelux Secretariaat-Generaal dat de lijst bijhoudt) moeten worden geïnformeerd over de beslissingen die België ter zake neemt. De (geactualiseerde) lijst wordt door het Benelux Secretariaat-Generaal ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten van België en Nederland. België draagt zelf zorg voor het op de hoogte brengen van de exploitanten van de op de lijst voorkomende vaartuigen.

Telkens wanneer bij de uitvoering van deze bepaling persoonsgegevens worden verwerkt, moet ervoor gezorgd worden dat de algemene verordening gegevensbescherming³ gerespecteerd wordt, alsook de ter uitvoering daarvan in de interne rechtsorde van het betrokken Benelux-land vastgestelde voorschriften. Dit geldt tevens ten aanzien van de verwerking van persoonsgegevens door het Benelux Secretariaat-Generaal.

Artikel 6

De goede werking van onderhavige beschikking vereist dat het reeds genoemde Belgische koninklijk besluit van 8 maart 2007, alsook andere regelgeving die specifiek op estuaire vaartuigen van toepassing is, alleen wordt gewijzigd na overleg met en advies van Nederland. Uitgangspunt is dat België terdege rekening houdt met eventuele opmerkingen vanwege Nederland; ingeval bepaalde wijzigingen desondanks eenzijdig zouden worden doorgevoerd, heeft Nederland het recht onderhavige beschikking buiten toepassing te laten, en behoren de partijen zich in te spannen om middels onderling overleg tot een oplossing te komen.

Artikel 7

Artikel 7 beklemtoont dat handhaving ten aanzien van de exploitatie van de estuaire vaartuigen geschiedt door de daartoe bevoegde Belgische autoriteiten. Dergelijke handhaving beperkt zich niet tot handhaving in de havens. Opgemerkt kan worden dat binnenschepen die niet onder het toepassingsgebied van onderhavige beschikking vallen maar zich toch op zee begeven, in ieder geval gesanctioneerd kunnen worden op grond van de op die schepen of op de betrokken trajecten van toepassing zijnde nationale of internationale voorschriften. Op grond van de onderlinge uitwisseling van relevante informatie, volgens de daarvoor voorhanden zijnde kanalen en modaliteiten, moeten de Belgische bevoegde autoriteiten het nodige doen om overtreders daadwerkelijk te kunnen bestraffen.

Artikel 8

Artikel 8 voorziet in regelmatig overleg tussen de bevoegde autoriteiten uit België en Nederland over de operationele implementatie van onderhavige beschikking. Indien zich knelpunten voordoen, kunnen deze aldus worden besproken. Desgewenst kunnen de betrokken autoriteiten daarvoor samenkomen in

³ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

het kader van een ambtelijke Benelux-werkgroep, met ondersteuning van het Benelux Secretariaat-Generaal, bijvoorbeeld om eventuele voorstellen tot wijziging van onderhavige beschikking, indien dat nodig zou blijken, via de Benelux Raad te doen toekomen aan het Benelux Comité van Ministers.

Dergelijk overleg moet in ieder geval plaatsvinden als er zich incidenten voordoen met estuaire vaartuigen, zoals het zinken, een aanvaring of het verlies van lading. Tijdens dit overleg dient beoordeeld te worden welke maatregelen naar aanleiding van het incident passend zijn om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen. Ingeval van fundamentele onenigheid naar aanleiding van dergelijke incidenten, zou de toepassing van deze beschikking desgevallend opgeschort kunnen worden, althans voor zover de ernst van de situatie dat zou vereisen en tot een wederzijds bevredigende oplossing gevonden wordt.

Artikel 9

Artikel 6 handelt reeds over eventuele wijzigingen in het Belgische koninklijk besluit van 8 maart 2007 of in andere Belgische regelgeving die specifiek op estuaire vaartuigen van toepassing is. Aangezien eventuele andere wijzigingen van regelgeving of beleid binnen België of Nederland, in voorkomend geval ten gevolge van toekomstige wijzigingen in de relevante internationale verdragen, de hier aan de orde zijnde problematiek eveneens kunnen beïnvloeden, is het niet uitgesloten dat zij kunnen nopen tot een aanpassing van deze beschikking. Bijgevolg zullen beide landen hier voldoende aandacht aan moeten schenken en voorziet de beschikking erin dat hier in voorkomend geval over gerapporteerd wordt, opdat het Benelux Comité van Ministers de beschikking zo nodig kan wijzigen.

Artikel 10

Voor de goede werking van onderhavige beschikking is het van belang dat de Belgische Federale Overheid, de Vlaamse Overheid en de Nederlandse Rijksoverheid elkaar laten weten wie waarvoor instaat. Ook voor het Benelux Secretariaat-Generaal is deze informatie van belang, bijvoorbeeld ten behoeve van het bijhouden van de in artikel 5 bedoelde lijst. Ten tijde van de totstandkoming van onderhavige beschikking, zal voor de uitvoering van deze beschikking hoofdzakelijk worden ingestaan door respectievelijk het Directoraat-Generaal Scheepvaart van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Nadere details, alsook eventuele toekomstige wijzigingen dienaangaande kunnen onderling worden gecommuniceerd, zonder nood aan aanpassing van onderhavige beschikking.

Artikel 11

Dit artikel regelt de inwerkingtreding en de tenuitvoerlegging van onderhavige beschikking. België (in casu de Federale Overheid en de Vlaamse Overheid) en Nederland engageren zich juridisch gezien om de nodige maatregelen te nemen teneinde ten volle uitvoering te geven aan deze beschikking. In principe vereist dit geen wijziging van wet- of regelgeving in Nederland. Ook in België is geen formele wijziging van wet- of regelgeving vereist om aan de beschikking uitvoering te kunnen geven vanaf haar inwerkingtreding, maar wordt wel voorzien om wet- en regelgeving waar en wanneer nodig in lijn te brengen met de bepalingen van deze beschikking (waar nodig na afstemming met Nederland overeenkomstig artikel 6), bijvoorbeeld voor wat betreft het toezicht op de naleving van het HNS-Verdrag 2010 wanneer dit verdrag van kracht zal zijn, en eventueel ook voor wat betreft de bepalingen inzake het verbod om passagiers te vervoeren of inzake het vastmaken van lading. Dergelijke aanpassingen zijn evenwel geen voorafgaande vereiste die een uitstel van de toepassing van deze

beschikking zouden vereisen. Aan Luxemburgse zijde zijn om evidente reden helemaal geen uitvoeringsmaatregelen aan de orde.

Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat onderhavige beschikking de bevoegde autoriteiten niet ontslaat van eventuele meldingen die zij in voorkomend geval in het kader van de uitvoering van deze beschikking moeten doen overeenkomstig de in artikel 4 genoemde verdragen of ingevolge enig ander internationaal, Europeesrechtelijk of nationaal/gewestelijk voorschrift.

AANHANGSEL

[Integrale tekst van het koninklijk besluit van 8 maart 2007 zoals laatst gewijzigd door besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019]

JUSTEL - Geconsolideerde wetgeving

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/besluit/2007/03/08/2007014083/justel>

Dossiernummer : 2007-03-08/32

Titel

8 MAART 2007. - Koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt.

Situatie : De van kracht zijnde wijzigingen, gepubliceerd tot en met 09-10-2019, zijn verwerkt.

Bron : MOBILITEIT EN VERVOER

Publicatie : Belgisch Staatsblad van 16-03-2007 bladzijde : 14699

Inwerkingtreding : 26-03-2007

Inhoudstafel

[HOOFDSTUK I.](#) - Algemene bepalingen.

Art. 1

Art. 1_VLAAMS_GEWEST

Art. 2-3

Art. 3_VLAAMS_GEWEST

Art. 4

Art. 4_VLAAMS_GEWEST

Art. 5

Art. 5_VLAAMS_GEWEST

Art. 6-7

Art. 7_VLAAMS_GEWEST

[HOOFDSTUK II.](#) - Bijzondere bepalingen betreffende de afgifte van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat.

[HOOFDSTUK II. VLAAMS_GEWEST.](#) [¹ - *Bijzondere bepalingen betreffende de afgifte van het geannoteerde aanvullende Uniebinnenvaartcertificaat*]¹.

Art. 8

Art. 8_VLAAMS_GEWEST

Art. 9

Art. 9_VLAAMS_GEWEST

Art. 10

Art. 10_VLAAMS_GEWEST

[HOOFDSTUK III.](#) - Diverse bepalingen.

Art. 11

Art. 11_VLAAMS_GEWEST

Art. 12

Art. 12_VLAAMS_GEWEST

[HOOFDSTUK IV.](#) - Slotbepalingen.

Art. 13

[BIJLAGEN.](#)

Art. N1

Art. N1_VLAAMS_GEWEST

Art. N2

Tekst

[HOOFDSTUK I.](#) - Algemene bepalingen.

Artikel [1](#). Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- a) " binnenschip ", een binnenschip bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen;
- b) " significante golfhoogte ", de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling;
- c) " Commissie voor Onderzoek ", de Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen opgericht bij toepassing van de bepalingen van het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 maart 1976;
- d) [[1](#)] "geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat", een aanvullend communautair binnenvaartcertificaat bedoeld in artikel 5, tweede lid, van het koninklijk besluit van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen, dat overeenkomstig de bepalingen van dit besluit geannoteerd is;][1](#)
- e) [[2](#)] " erkende organisatie " : een organisatie die is gemachtigd overeenkomstig [[3](#)] artikel 3, § 2 en/of § 4][3](#), van het [koninklijk besluit van 13 maart 2011] inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties. (ERRATUM, zie B.St. 05-04-2011, p. 22408)][2](#)

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 21, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

(2)<KB 2011-03-13/03, art. 12, 003; Inwerkingtreding : 17-06-2011>

(3)<KB 2015-05-07/01, art. 6, 005; Inwerkingtreding : 08-05-2015>

[Art. 1_VLAAMS_GEWEST.](#)

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- a) " binnenschip ", een binnenschip bedoeld in artikel 1, 4°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid van de vaartuigen;
- b) " significante golfhoogte ", de gemiddelde hoogte van de golven in het hoogste drieëndertig percentiel van de in een bepaalde periode gemeten golfhoogteverdeling;
- c) [[4](#)] *Commissie van Deskundigen: de Commissie van Deskundigen, vermeld in artikel 2.01 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) die tevens de inspectie-instantie is, vermeld in artikel 2.01 van bijlage 7 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor*

binnenschepen;⁴

d) ¹ ⁴ "geannoteerd aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat": een aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat als vermeld in artikel 9 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, dat conform de bepalingen van dit besluit geannoteerd is;⁴¹

e) ² "erkende organisatie": een organisatie die is gemachtigd overeenkomstig ³ artikel 3, § 2 en/of § 4³, van het [koninklijk besluit van 13 maart 2011] inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties. (ERRATUM, zie B.St. 05-04-2011, p. 22408)²

-
- (1)<KB 2009-03-19/44, art. 21, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>
- (2)<KB 2011-03-13/03, art. 12, 003; Inwerkingtreding : 17-06-2011>
- (3)<KB 2015-05-07/01, art. 6, 005; Inwerkingtreding : 08-05-2015>
- (4)<BVR 2018-10-05/16, art. 28, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

Art. 2. Dit besluit is van toepassing op binnenschepen die uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van goederen.

Art. 3. Een binnenschip mag varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet verder dan 5 zeemijl uit de kust vaart en dat het voorzien is :

- a) ¹ van het communautair binnenvaart-certificaat bedoeld in het artikel 4 van het koninklijk besluit van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen of het certificaat van onderzoek bedoeld in het artikel 5, eerste lid, van hetzelfde besluit; en¹
- b) ¹ van het aanvullend communautair binnenvaartcertificaat bedoeld in artikel 5, tweede lid, van hetzelfde besluit, dat daartoe overeenkomstig de bepalingen van dit besluit geannoteerd is; en¹
- c) ² van het Certificaat van Goedkeuring of het voorlopig Certificaat van Goedkeuring bedoeld in deel 1, hoofdstuk 1.16, van de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN); en²
- d) van een bemanning die beschikt over vaarbevoegdheidsbewijzen overeenkomstig het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden en die voldoet aan de voorschriften VII/6, VII/7, VII/8 en VII/9 van bijlage I bij hetzelfde besluit.

-
- (1)<KB 2009-03-19/44, art. 22, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>
- (2)<KB 2011-07-04/01, art. 12, 004; Inwerkingtreding : 30-06-2011>

Art. 3 VLAAMS GEWEST.

Een binnenschip mag varen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust, op voorwaarde dat het niet verder dan 5 zeemijl uit de kust vaart en dat het voorzien is :

- a) ¹ ³ van het Uniebinnenvaartcertificaat, vermeld in artikel 6 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen of het certificaat van onderzoek dat is afgegeven conform artikel 22 van de Herziene Rijnvaartakte;³ en¹
- b) ¹ ³ van het aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat, vermeld in artikel 9 van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, dat daarvoor conform de bepalingen van dit besluit geannoteerd is; en³¹
- c) ² van het Certificaat van Goedkeuring of het voorlopig Certificaat van Goedkeuring bedoeld in deel 1, hoofdstuk 1.16, van de bijlage bij het koninklijk besluit van 31 juli 2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN); en²
- d) van een bemanning die beschikt over vaarbevoegdheidsbewijzen overeenkomstig het koninklijk besluit van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden en die voldoet aan de voorschriften ⁴ VII/5,⁴ VII/6, VII/7, VII/8 en VII/9 van bijlage I bij hetzelfde besluit.

-
- (1)<KB 2009-03-19/44, art. 22, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>
- (2)<KB 2011-07-04/01, art. 12, 004; Inwerkingtreding : 30-06-2011>
- (3)<BVR 2018-10-05/16, art. 29, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>
- (4)<BVR 2019-07-19/29, art. 1, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

Art. 4. De in artikel 3, b), van dit besluit bedoelde annotatie bepaalt de exploitatiebeperkingen inzake zeegang, uitwatering, vaarsnelheid en beladingstoestand.

De zeegang wordt uitgedrukt door de significante golfhoogte.

Art. 4 VLAAMS GEWEST.

¹ De annotatie, vermeld in artikel 3, b), van dit besluit, bepaalt de exploitatiebeperkingen voor de zeegang, de uitwatering, de vaarsnelheid, de beladingstoestand en het minimum aantal bemanningsleden, rekening houdend met het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

*De zeegang wordt uitgedrukt door de significante golfhoogte. Een communautair certificaat wordt uitgereikt voor een significante golfhoogte tussen 0,6 m en 2,0 m.*¹

(1)<BVR 2019-07-19/29, art. 2, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

[Art. 5.](#) Om het ¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat¹ te bekomen moet het binnenschip voldoen aan de volgende voorwaarden.

1° Het binnenschip moet, benevens de voorwaarden opgelegd door het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

2° Het binnenschip dient ingeschreven te zijn bij een erkende organisatie. Het dient voor de romp en de machine-installaties geklasseerd te zijn in de hoogste klasse van zijn categorie. De klassering moet tevens vermelden dat de constructie en de sterkte van het binnenschip voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

3° Het binnenschip moet beschikken over een goedgekeurde beoordelingsprocedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

[Art. 5_VLAAMS_GEWEST.](#)

Om het ¹ ² geannoteerd aanvullend Unie binnenvaartcertificaat²¹ te bekomen moet het binnenschip voldoen aan de volgende voorwaarden.

1° Het binnenschip moet, benevens de voorwaarden opgelegd door het ² besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen², voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

2° Het binnenschip dient ingeschreven te zijn bij een erkende organisatie. Het dient voor de romp en de machine-installaties geklasseerd te zijn in de hoogste klasse van zijn categorie. De klassering moet tevens vermelden dat de constructie en de sterkte van het binnenschip voldoen aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit. ³ Een vaartuig met een exploitatiebeperking voor de zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, moet geklasseerd zijn voor de machine-installaties, maar niet in de hoogste klasse van zijn categorie.³

3° Het binnenschip moet beschikken over een goedgekeurde beoordelingsprocedure, bedoeld in artikel 7, tweede lid.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

(2)<BVR 2018-10-05/16, art. 30, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

(3)<BVR 2019-07-19/29, art. 3, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

[Art. 6.](#) De wet van 6 april 1995 betreffende de voorkoming van de verontreiniging van de zee door schepen, met uitzondering van artikel 6, vierde lid, is van toepassing op de binnenschepen die varen in het in artikel 3 van dit besluit bedoelde beperkte vaargebied.

[Art. 7.](#) Alvorens uit te varen voor een reis in het in artikel 3, bedoelde beperkte vaargebied dient de schipper er zich van te vergewissen dat de verwachte zeegang de in het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat bepaalde maximale zeegang niet overtreft.

De schipper dient daartoe een door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is goedgekeurde beoordelingsprocedure toe te passen, die beschreven wordt in bijlage 2 bij dit besluit.

[Art. 7_VLAAMS_GEWEST.](#)

Alvorens uit te varen voor een reis in het in artikel 3, bedoelde beperkte vaargebied dient de schipper er zich van te vergewissen dat de verwachte zeegang de in het ¹ geannoteerde aanvullende Uniebinnenvaartcertificaat¹ bepaalde maximale zeegang niet overtreft.

De schipper dient daartoe een door de ² Commissie van Deskundigen² goedgekeurde beoordelingsprocedure toe te passen, die beschreven wordt in bijlage 2 bij dit besluit.

(1)<BVR 2018-10-05/16, art. 31, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

(2)<BVR 2019-07-19/29, art. 4, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

[HOOFDSTUK II.](#) - Bijzondere bepalingen betreffende de afgifte van het geannoteerde aanvullende communautaire certificaat.

[HOOFDSTUK II. VLAAMS_GEWEST.](#) ¹ - Bijzondere bepalingen betreffende de afgifte van het geannoteerde aanvullende Uniebinnenvaartcertificaat¹.

(1)<BVR 2018-10-05/16, art. 32, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

[Art. 8.](#) Onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen vermeldt de aanvraag tot het bekomen van het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹ dat de aanvraag mede op grond van dit besluit gebeurt. De aanvraag vermeldt tevens de aangevraagde exploitatiebeperkingen inzake zeegang en vaarsnelheid.

De aanvraag moet vergezeld gaan van de documenten ter staving van de conformiteit van het binnenschip met de bepalingen van dit besluit.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

[Art. 8_VLAAMS_GEWEST.](#)

Onverminderd de bepalingen van het [² besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen]² vermeldt de aanvraag tot het bekomen van het [¹ geannoteerd aanvullend [² Uniebinnenvaartcertificaat]²]¹ dat de aanvraag mede op grond van dit besluit gebeurt. De aanvraag vermeldt tevens de aangevraagde exploitatiebeperkingen inzake zeegang en vaarsnelheid.

De aanvraag moet vergezeld gaan van de documenten ter staving van de conformiteit van het binnenschip met de bepalingen van dit besluit.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

(2)<BVR 2018-10-05/16, art. 33, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

[Art. 9.](#) Onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen wordt het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹ afgegeven na een schouwing in een droogdok uitgevoerd door de Commissie voor Onderzoek die tot doel heeft om na te gaan of het binnenschip voldoet aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

[Art. 9_VLAAMS_GEWEST.](#)

Onverminderd de bepalingen van het [² besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen]² wordt het [¹ geannoteerd aanvullend [² Uniebinnenvaartcertificaat]²]¹ afgegeven na een schouwing in een droogdok uitgevoerd door de Commissie [² van Deskundigen]² die tot doel heeft om na te gaan of het binnenschip voldoet aan de voorschriften bepaald in bijlage 1 bij dit besluit.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

(2)<BVR 2018-10-05/16, art. 34, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

[Art. 10.](#) In afwijking van artikel 13 van het koninklijk besluit van 1 juni 1993 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen heeft het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹ een geldigheidsduur van 5 jaar. De geldigheid is bovendien afhankelijk van een jaarlijkse bekrachtiging door de Commissie voor Onderzoek, na de volgende schouwingen uitgevoerd door deze commissie :

- een jaarlijkse schouwing binnen een termijn van drie maanden voor of na de datum van de verjaardag van het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹ en
- een schouwing in een droogdok tussen de tweede en derde datum van de verjaardag van het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹.

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

[Art. 10_VLAAMS_GEWEST.](#)

In afwijking van artikel [² 11, eerste lid, b), van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 oktober 2018 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen]² heeft het [¹ geannoteerd aanvullend [² Uniebinnenvaartcertificaat]²]¹ een geldigheidsduur van 5 jaar. De geldigheid is bovendien afhankelijk van een jaarlijkse bekrachtiging door de Commissie [² van Deskundigen]², na de volgende schouwingen uitgevoerd door deze commissie :

- een jaarlijkse schouwing binnen een termijn van drie maanden voor of na de datum van de verjaardag van het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹ en
- een schouwing in een droogdok tussen de tweede en derde datum van de verjaardag van het [¹ geannoteerd aanvullend communautair binnenvaartcertificaat]¹. [³ Die schouwing in het droogdok mag worden vervangen door een schouwing onder water, op voorwaarde dat de erkende organisatie waar het schip is ingeschreven zich vooraf schriftelijk akkoord heeft verklaard.]³

(1)<KB 2009-03-19/44, art. 23, 002; Inwerkingtreding : 08-04-2009>

(2)<BVR 2018-10-05/16, art. 35, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

(3)<BVR 2019-07-19/29, art. 5, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

HOOFDSTUK III. - Diverse bepalingen.

Art. 11. De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, stelt de binnenschepen, die voorzien zijn van een geannoteerd aanvullend communautair certificaat vrij van de eisen inzake de veiligheid van de navigatie vastgesteld in Hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe aangesteld is, legt zo vlug mogelijk na 1 januari van elk jaar, een rapport voor aan de Internationale Maritieme Organisatie dat een samenvatting geeft van alle nieuwe vrijstellingen verleend overeenkomstig het eerste lid, gedurende het voorafgaande kalenderjaar, met opgave van de gronden voor de vrijstellingen.

Art. 11_VLAAMS_GEWEST.^[1] *De Commissie van Deskundigen stelt de binnenschepen die voorzien zijn van een geannoteerd aanvullend Uniebinnenvaartcertificaat, vrij van de eisen voor de veiligheid van de navigatie, vermeld in hoofdstuk V van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, ondertekend in Londen op 1 november 1974.*

De Commissie van Deskundigen bezorgt zo vlug mogelijk na 1 januari van elk jaar aan de Belgische vertegenwoordiger bij de International Maritime Organisation voor overmaking aan de International Maritime Organisation een rapport dat een overzicht geeft van alle nieuwe vrijstellingen die gedurende het voorafgaande kalenderjaar zijn verleend conform het eerste lid. In dat overzicht worden de gronden voor de vrijstellingen vermeld.^[1]

(1)<BVR 2019-07-19/29, art. 6, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

Art. 12. De binnenschepen die voorzien zijn van het geannoteerde aanvullende communautair certificaat zijn ontheven van de toepassing van de bepalingen van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

Art. 12_VLAAMS_GEWEST.

De binnenschepen die voorzien zijn van het geannoteerde aanvullende ^[1] Uniebinnenvaartcertificaat^[1] zijn ontheven van de toepassing van de bepalingen van de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen.

(1)<BVR 2018-10-05/16, art. 37, 006; Inwerkingtreding : 07-10-2018>

HOOFDSTUK IV. - Slotbepalingen.

Art. 13. Onze Minister bevoegd voor Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

BIJLAGEN.

Art. N1. Bijlage 1.

HOOFDSTUK 1. - Bijzondere technische voorschriften - Algemeen.

De persoonlijke reddingsmiddelen en de uitrusting, bedoeld in hoofdstukken 3, 6, 8 en 9 van deze bijlage moeten voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 december 1998 inzake uitrusting van zeeschepen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

Het binnenschip moet zijn uitgerust overeenkomstig de desbetreffende bepalingen inzake uitrusting van de Internationale Bepalingen van 1972 ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 mei 1983 tot : 1° het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee; 2° wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

HOOFDSTUK 2. - Bijzondere technische voorschriften inzake het gedrag van binnenschepen in de golven.

Rekening houdend met de exploitatiebeperkingen inzake zeegang, uitwatering, vaarsnelheid en beladingstoestand bedoeld in artikel 4 van het besluit, moet het binnenschip, met uitzondering van binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebeperking inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, aan de volgende eisen beantwoorden :

- de waarschijnlijkheid dat het snijpunt van het vlak van het binnenschip met de doorgetrokken voorsteven op de hartlijn uit het water treedt, mag niet groter zijn dan eenmaal per jaar;
- de waarschijnlijkheid dat water over het voordek of over de top van een dichte verschansing komt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; een dichte verschansing moet zich tot tenminste 7 % van de loodlijn lengte van het binnenschip achter de voorste loodlijn uitstrekken;
- de waarschijnlijkheid dat water in de zij een niveau bereikt dat hoger is dan het referentieniveau vastgelegd in de in het aanhangsel van deze bijlage opgenomen methodiek voor het berekenen van het gedrag van

binnenschepen in golven, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur;

d) de waarschijnlijkheid dat water over het achterdek of over de top van een dichte verschansing komt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; een dichte verschansing moet zich tot tenminste 7 % van de loodlijn lengte van het binnenschip voor de achterste loodlijn uitstrekken;

e) de waarschijnlijkheid dat de slingerhoek twee derde van de hoek waarbij niet afsluitbare openingen vollopen of van de hellingshoek waarbij de statische stabiliteitscurve haar maximum bereik overschrijdt, mag niet groter zijn dan eenmaal per levensduur; in ieder geval mag de hellingshoek niet meer bedragen dan 15°.

Voor de voornoemde eisen wordt een levensduur aangenomen van 20 jaar en wordt aangenomen dat het binnenschip 300 keren per jaar heen en terug reist in het beperkt vaargebied zoals bedoeld in artikel 3 van het besluit.

Een studie op basis van de in het aanhangsel van deze bijlage beschreven methodiek moet aantonen dat aan de voornoemde eisen is beantwoord. Deze studie maakt integraal deel uit van de documenten bedoeld in het tweede lid van artikel 8 van het besluit.

Deze studie moet worden goedgekeurd door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.

Binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebeperking inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, moeten aan de volgende eisen beantwoorden :

a) het vrijboord heeft een minimale waarde van : $0,5m + (L - 50) * 0,005m$; met L de lengte tussen de loodlijnen uitgedrukt in m;

b) voor binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen) mag het vrijboord met 0,1m verminderd worden op voorwaarde dat ze een doorlopende trunk hebben met een hoogte van minimaal 0,7 m;

c) voor binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken moeten de luikhoofden een minimale hoogte van 0,9 m hebben;

d) de zeeg moet vooraan ten minste 0,9 m en achteraan ten minste 0,5 m bedragen.

HOOFDSTUK 3. - Bijzondere technische voorschriften inzake scheepsbouwkundige eisen.

3.01 Brandbeveiligingsmaatregelen.

De romp, de bovenbouw, de structurele schotten, de dekken en dekhuizen moeten van staal zijn. Het eventueel gebruik van ander geschikt materiaal mag, rekening houdend met het brandgevaar, worden toegestaan door de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.

Het stuurhuis, de accommodatieruimten en de machinekamers moeten van elkaar zijn gescheiden door schotten en dekken van klasse A-60 of andere gelijkwaardige voorzieningen.

De accommodatieruimten moeten gasdicht gescheiden zijn van de machinekamers en van ketel- en laadruimten.

De machinekamers en ketelruimten moeten twee uitgangen hebben waarvan er één als nooduitgang mag zijn uitgevoerd.

Materialen voor schotten en plafonds in de accommodatieruimten en het stuurhuis moeten onbrandbaar zijn (schotten van klasse C overeenkomstig bijlage IV van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement). Materialen gebruikt voor het afwerken van oppervlakken in deze ruimten moeten moeilijk ontvlambaar zijn en mogen bij brand geen overmatige hoeveelheden rook of toxische stoffen afgeven.

De bediening van brandstofsnelafsluiters moet van op het dek, buiten de ruimte waar de brandstoftanks zich bevinden, kunnen gebeuren.

De bediening van noodstoppen, ventilatieafsluitmiddelen en vaste brandblusinrichtingen moet van op het dek en buiten de beschermde ruimten kunnen gebeuren.

Een automatisch branddetectie-alarmsysteem, gecentraliseerd in het stuurhuis, moet voorzien worden in de machinekamers, de ladingpompkamers, de accommodatieruimten, het stuurhuis en in het geval van een in de hoogte verstelbaar stuurhuis ook in de kolom van het stuurhuis.

Alle ventilatie- en verluchtingsopeningen moeten worden voorzien van vaste afsluitmiddelen.

Binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen) moeten zijn voorzien van een alarminrichting ten behoeve van het meten van de druk in iedere ladingtank tijdens het vervoer van stoffen, waarvoor een watersproei-inrichting wordt vereist.

3.02 Stabiliteit.

Het intacte binnenschip moet aan onderstaande minimale stabiliteitscriteria voldoen :

a) (i) het oppervlak onder de kromme van de armen van statische stabiliteit (GZ-kromme) mag niet minder zijn dan 0,055 meterradiaal tot aan een helling van 30 graden en niet minder dan 0,090 meterradiaal tot aan een helling van 40 graden, dan wel tot de helling gv/f, (gv/f is de helling waarbij openingen in de romp, bovenbouw of dekhuizen, die niet snel dicht tegen weer en wind gesloten kunnen worden, onder water geraken; bij toepassing van dit criterium behoeven kleine openingen, waardoor binnenstromend water niet verder in het binnenschip kan binnendringen, niet als open te worden aangemerkt) waarbij het vaartuig vervuld raakt, indien deze helling minder is dan 40 graden;

(ii) bovendien mag het oppervlak onder de kromme van de armen van statische stabiliteit (GZ-kromme) tussen de hellingen van 30 graden en 40 graden, dan wel tussen 30 graden en gv/f, indien deze helling minder is dan 40 graden, niet minder zijn dan 0,030 meter radiaal;

b) de arm van statische stabiliteit GZ moet ten minste 200 millimeter zijn bij een helling van 30 graden of meer;

c) de maximale waarde van de arm van statische stabiliteit GZ_{max} moet worden bereikt bij een helling die bij voorkeur groter is dan 25 graden doch niet minder is dan 20 graden;

d) de aanvangsmetacenterhoogte GM mag niet minder zijn dan 150 millimeter;

e) het binnenschip dient te voldoen aan de windcriteria zoals die in IMO Resolutie A749, paragraaf 3.2.2.

Om aan te tonen dat aan de bovenstaande eisen wordt voldaan, dient een hellingsproef te worden uitgevoerd. Binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebeperking inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, moeten niet voldoen aan de criteria van punten a) (ii) en c) van 3.02 van deze bijlage. Het bewijs van overeenstemming met de andere criteria van 3.02 van deze bijlage mag op basis van berekeningen worden aangetoond. Er moet voor deze binnenschepen geen hellingsproef worden uitgevoerd.

3.03 Uitwatering.

De binnenschepen moeten voldoen aan de bepalingen van artikelen 10, 11, 13, 16, 17, 18 en 20 van bijlage I van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

3.04 Belading.

Voor het vervoer van containers moeten er voorzieningen aanwezig zijn die degelijk zeevast stouwen toelaten.

3.05 Sterkte van de scheepsconstructie.

De erkende organisatie bedoeld in artikel 5 van het besluit moet aantonen dat met inachtneming van de exploitatiebeperkingen inzake zeegang, uitwatering, vaarsnelheid en beladingstoestand zoals vermeld in artikel 4 en met de vaart in het beperkt vaargebied zoals vermeld in artikel 3, de sterkte en constructie van het binnenschip voldoende is om in staat van veiligheid te kunnen varen.

HOOFDSTUK 4. - Bijzondere technische voorschriften inzake vrijboord, veiligheidsafstand en diepgangsschalen. De uitwateringsbeperkingen vastgesteld in de annotatie bedoeld in artikel 4 van het besluit worden aangeduid als inzinkingmerken BEMax respectievelijk BEMin welke de maximale en minimale inzinking aangeven.

Voor binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken en binnenschepen met een waterdicht afgesloten dek (tankschepen), met een exploitatiebeperking inzake zeegang die kleiner of gelijk is aan een significante golfhoogte van 1,2 m, moet het inzinkingmerk BEMin niet worden aangegeven.

HOOFDSTUK 5. - Bijzondere technische voorschriften inzake manoeuvre-eigenschappen.

Het binnenschip moet een minimale snelheid ten opzichte van het water behalen van 13 km per uur.

In het licht van de beoordeling van de vaareigenschappen en de operationele functies van het binnenschip op zee, omvat het proefvaarttraject tevens een vaart van minstens 1 uur in het beperkte vaargebied, bedoeld in artikel 3 van het besluit, buiten de binnenwateren.

Het binnenschip moet voorzien zijn van een betrouwbaar werkende stuurinrichting.

HOOFDSTUK 6. - Bijzondere technische voorschriften inzake het stuurhuis.

6.01 Navigatiemiddelen.

Het binnenschip moet zijn uitgerust met :

- recente zeekaarten nodig voor het bevaren van het betreffende vaargebied;
- een verrekijker en een parallellinaal of twee navigatiehoeken en twee passers;
- relevante nautische publicaties (radiosignalen, getijtafels, ...);
- een magnetisch kompas en een gyrokompas (dit laatste mag vervangen worden door een differentiaal GPS);
- een echoloodapparaat;
- een zeeradarinstallatie met automatisch volgsysteem (ATA);
- een GPS-apparaat;
- een AIS-apparaat (Automatic Identification System).

6.02 Communicatieapparaat.

Het binnenschip moet zijn uitgerust met :

- een VHF-radioinstallatie waarmee zenden en ontvangen door middel van DSC en radiotelefonie mogelijk zijn;
- een VHF - DSC - luister - wachtontvanger. Deze mag worden gecombineerd met de voornoemde VHF-radioinstallatie;
- een 9 GHz SAR-transponder (SART);
- een NAVTEX-ontvanger;
- twee draagbare VHF-radiotelefonietoestellen;
- één noodradiobaken.

HOOFDSTUK 7. - Bijzondere technische voorschriften inzake werktuigbouwkunde.

7.01 Voortstuwingsinstallatie.

Het binnenschip moet uitgerust zijn met een voortstuwingsinstallatie met twee schroeven en twee motoren, of beschikken over een voortstuwingsinstallatie met één schroef en over een kopbesturingsinstallatie die zowel in de lengte- als in de dwarsrichting effectief is. De kopbesturingsinstallatie moet het binnenschip toelaten om voortgestuwd door deze laatste, een snelheid te bereiken van 6,5 km/u. ten opzichte van het water. Deze kopbesturingsinstallatie moet vanuit het stuurhuis kunnen worden bediend en moet ook effectief werken wanneer het binnenschip niet geladen is.

De voortstuwingsinstallaties moeten zo zijn ingericht, dat de verandering van de vaarsnelheid en de omkering van de richting van de stuwkracht van de schroef vanuit het stuurhuis kunnen geschieden. De hulpmotoren die nodig zijn bij het varen met het schip moeten vanaf de stuurstelling kunnen worden aan- en afgezet, tenzij dit automatisch geschiedt, dan wel deze motoren gedurende elke reis ononderbroken in bedrijf zijn.

Het kritieke peil van de temperatuur van het koelwater van de hoofdmotoren, van de druk van de smeerolie van de hoofdmotoren en de transmissie, van de oliedruk en de luchtdruk van de omkeerinrichting van de hoofdmotoren, de keerkoppeling of de schroeven en van het bilgewater in de hoofdmachinekamer moet worden aangegeven door installaties die in het stuurhuis akoestische en optische alarmsignalen in werking stellen. De akoestische alarmsignalen mogen in één akoestisch apparaat verenigd zijn. Zij mogen worden uitgeschakeld zodra de storing is vastgesteld. De optische alarmsignalen mogen pas worden uitgeschakeld, nadat de desbetreffende storingen zijn verholpen.

De voortstuwingsinstallatie moet bij het uitvallen van de brugbediening lokaal kunnen worden bediend.

Overschakelen van de bediening van het stuurhuis naar de ruimten voor machines mag alleen mogelijk zijn vanuit de ruimten voor machines.

Minstens één onafhankelijk werkend communicatiemiddel moet tussen het stuurhuis en de manoeuvreerstand in de ruimten voor machines zijn aangebracht.

7.02 Lensinrichtingen.

Het binnenschip moet beschikken over een vast ingebouwde lensinstallatie.

Er moeten twee onafhankelijk van elkaar werkende lenspompen aanwezig zijn, die niet in dezelfde ruimte mogen staan, en waarvan er ten minste één door een motor wordt aangedreven.

De minimale capaciteit Q1 van de eerste lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14705).

d1 moet worden berekend volgens de volgende formule :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14705).

De minimale capaciteit Q2 van de tweede lenspomp moet worden berekend volgens de volgende formule :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14705).

d2 moet worden berekend volgens de volgende formule :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14705).

De afmeting d2 behoeft echter niet groter te zijn dan de afmeting d1.

Bij het berekenen van Q2 heeft I betrekking op de langste waterdichte afdeling.

In deze formules betekent :

lengte (L) : de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;

breedte (B) : de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);

holte (H) : kleinste verticale afstand tussen de onderkant van de bodembeplating of van de kiel en het laagste punt van het dek aan de zijde van het schip in m;

l : de lengte van de desbetreffende waterdichte afdeling in m;

d1 : de rekenkundige inwendige diameter van de hoofdlensleiding in mm;

d2 : de rekenkundige inwendige diameter van de aftakking van de lensleiding in mm.

Indien de lenspompen zijn aangesloten op een lensstelsel, moet de inwendige diameter van de lensleidingen ten minste afmeting d1 hebben, in mm, en de inwendige diameter van de aftakkingen ten minste afmeting d2, in mm.

Bij open cargoruimten dient in elke open cargoruimte een supplementaire pomp te worden voorzien met een capaciteit gelijk aan die van de grootste lenspomp.

Lensalarmen moeten worden voorzien in de ruimten gebruikt voor voortstuwing en de cargoruimten.

Zee-inlaten moeten worden voorzien van afsluiters die goed en direct bereikbaar zijn en zodanig opgesteld dat ze snel kunnen worden bediend bij een lensalarm.

7.03 Voorkomen van brand.

Hogedrukbrandstofleidingen van inspuitsystemen voor motoren moeten dubbelwandig zijn uitgevoerd voor motoren met een vermogen van meer dan 37 kW.

Koppelflenzen van brandstofleidingen met een werkdruk hoger dan 1,8 bar moeten worden voorzien van een afscherming tegen vernevelen in geval van lek.

Waar nodig en praktisch uitvoerbaar moeten lekranden en lekbakken worden voorzien voor de opvang van lekolie of brandstof.

7.04 Brandstoftanks, -pijpleidingen en toebehoren.

Vloeibare brandstoffen moeten zijn opgeslagen in tot de scheepsromp behorende of vast in het schip bevestigde tanks van staal.

Voor het aanvaringsschot mag zich geen brandstoftank bevinden.

HOOFDSTUK 8. - Bijzondere technische voorschriften inzake elektrische installaties.

8.01 Generatoren.

Er moeten ten minste twee hoofdgeneratoraggregaten worden voorzien. Het vermogen van deze aggregaten moet zodanig zijn, dat het nog mogelijk is alle essentiële diensten te vervullen indien er één van deze aggregaten buiten dienst is. Deze aggregaten mogen niet in eenzelfde ruimte worden geplaatst. Onder essentiële diensten wordt verstaan, de voortstuwing en veiligheid van het binnenschip en de onontbeerlijke hulpdiensten.

8.02 Noodinstallaties.

8.02.1 Noodkrachtbron.

Een noodkrachtbron van voldoende capaciteit voor de voeding van de noodverlichting, de vereiste communicatie- en navigatiemiddelen en andere noodzakelijk geachte diensten moet automatisch op een noodspanningsbord geschakeld worden ingeval van storing van de normale spanningsvoorziening.

De noodkrachtbron moet de voornoemde diensten gedurende minimaal drie uren van energie kunnen voorzien. De noodkrachtbron moet op een doelmatige plaats opgesteld worden boven het bovenste doorlopende dek en buiten de machinekamer waarin zich het hoofdverdeelbord bevindt.

Het noodschakelbord en de verdeling naar de essentiële verbruikers mogen niet buiten werking worden gesteld door brand of onderlopen van een machinekamer.

Het onbruikbaar worden van het noodschakelbord mag de normale werking van het hoofdschakelbord niet verstoren.

8.02.2 Noodverlichting.

Noodverlichting moet worden voorzien in alle gangen en bij alle trappen en uitgangen, in het stuurhuis en in de voortstuwingsruimten en andere ruimten voor machines, bij de plaats van de reddingsmiddelen en voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse van deze reddingsmiddelen.

8.02.3 Navigatielichten.

Navigatieverlichting moet dubbel worden uitgevoerd, en elk moet kunnen worden gevoed door twee van elkaar gescheiden voedingsbronnen, waarvan er één de noodkrachtbron moet zijn.

HOOFDSTUK 9. - Bijzondere technische voorschriften inzake uitrusting.

9.01 Brandbestrijding.

Het binnenschip moet voorzien zijn van een brandblusinstallatie. De installatie moet aan de volgende eisen voldoen.

- Zij moet door twee onafhankelijke brandblus- of ballastpompen worden gevoed. Eén van deze pompen moet te allen tijden bedrijfsgeraad zijn. Deze pompen, evenals hun aandrijvingen en elektrische inrichtingen, mogen niet in dezelfde ruimte zijn opgesteld.

- Zij moet gevoed worden door een waterleiding, die in de ladingzone ten minste drie brandslangaansluitingen heeft. Er moeten drie, daarop aansluitbare en van voldoende lengte zijnde brandslangen met straalpijp met sproeistuk met een diameter van ten minste 12 mm aanwezig zijn. Ten minste twee, niet van dezelfde brandslangaansluiting afkomstige waterstralen moeten tegelijkertijd iedere plaats van het dek in de ladingzone kunnen bereiken. Door middel van een veerbelaste terugslagklep moet zijn gewaarborgd, dat gassen niet door de brandblusinstallatie in woningen of dienstruimten buiten de ladingzone kunnen komen.

- De capaciteit van de installatie moet ten minste zodanig zijn, dat bij het gelijktijdig gebruik van twee straalpijpen vanaf iedere plaats aan boord een werpafstand wordt bereikt die tenminste gelijk is aan de scheepsbreedte. De brandbluspompen moeten onafgebroken het nodige debiet kunnen leveren.

Elke plaats op het binnenschip moet bereikbaar zijn met ten minste twee brandslangen.

In elke machinekamer moet er minstens één brandkraan met een brandslang en een aangepaste straalpijp, klaar voor gebruik, aanwezig zijn.

Benevens deze aan de ingangen moeten er in de machine- en ketelruimten minstens twee draagbare blustoestellen worden geplaatst.

In de pompkamers moet er benevens deze aan de ingangen, nog minstens één draagbaar blustoestel worden voorzien.

Elke ruimte waarbinnen zich een oliegestookte ketel bevindt, moet voorzien worden van één of meer bakken, met daarin minstens 0,3 m³ zand of andere goedgekeurde stoffen en schoppen om deze stoffen te verspreiden.

De machinekamers, pompkamers en indien aanwezig alle ruimten die voor de koelinstallatie belangrijke installaties bevatten (schakelkasten, compressoren, enz.) moeten zijn voorzien van een vast ingebouwde brandblusinstallatie.

9.02 Ankeruitrusting.

Het binnenschip moet zijn uitgerust met boegankers, waarvan de totale massa P wordt berekend met behulp van de volgende formule :

$$P = k BT \text{ (kg)}$$

In deze formule betekent :

- k : een coëfficiënt die rekening houdt met de verhouding tussen de lengte L en de breedte B en met het soort vaartuig :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14707).

Voor duwbakken wordt k gelijkgesteld aan c;

- B : de grootste breedte van de scheepsromp in m, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating (schoepraderen, schuurlijsten en dergelijke niet inbegrepen);

- c : een ervaringscoëfficiënt overeenkomstig de volgende tabel :

Laadvermogen	Coefficient (c)
-	-
t/m 400 t	45
> 400 t/m 650 t	55
> 650 t/m 1000 t	65
> 1000 t	70

- L : de grootste lengte van de scheepsromp in m, het roer en de boegspriet niet inbegrepen.

De boegankerkettingen moeten elk ten minste een lengte hebben van 1,5 maal de lengte van het binnenschip maar moeten niet langer zijn dan 100 m.

Het gebruik van kabel voor boegankerkettingen wordt niet toegestaan.

9.03 Persoonlijke reddingsmiddelen.

Het binnenschip moet zijn uitgerust met :

- minstens één reddingsgordel per opvarende, aangevuld met twee reservegordels;

- een goedgekeurde werkvest voor elke opvarende; wanneer deze voldoet aan de voorwaarden van een goedgekeurde reddingsgordel, mag deze worden meegeteld als reddingsgordel;

- vier reddingsboeien, twee op het voorschip en twee bij het achterschip te plaatsen, waarvan telkens één aan elke zijde; twee van de vier reddingsboeien zijn voorzien van een zelfontbrandend licht, de overige twee van een

lijn;

- twee zichzelf automatisch oprichtende reddingsvlotten, één aan elke zijde en ieder geschikt voor het aantal opvarenden;
- één hulpverleningsboot met tewaterlatingmiddelen zodat deze door één persoon op een snelle en veilige manier te water kan worden gelaten;
- vier rode valschermlichten, zes rode handstakellichten en twee drijvende rooksignalen;
- één lijnwerptoestel.

HOOFDSTUK 10. - Bijzondere technische voorschriften inzake veiligheid van de werkpost.

De hoogte van de verschansing of het relingwerk boven het dek moet ten minste 1 m bedragen en voldoen aan de bepalingen van artikel 23 van bijlage I van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

AANHANGSEL - Methodiek voor het berekenen van het gedrag van binnenschepen in golven.

HOOFDSTUK 1. - Principes.

Het doel van de in hoofdstuk II van bijlage 1 bedoelde studie bestaat erin de operationele limiet vast te leggen voor de navigatie in het beperkt vaargebied in functie van het te verwachten golfklimaat. De operationele limiet wordt uitgedrukt in een maximaal toelaatbare significante golfhoogte. Hiertoe wordt de responsie berekend van het schip onder invloed van golfcondities die representatief worden geacht voor het golfklimaat in het betrokken vaargebied. De studie dient aan te tonen dat de waarschijnlijkheid van vóórkomen van een aantal ongewenste gebeurtenissen lager ligt dan een vooropgestelde waarde.

HOOFDSTUK 2. - Aard van de responsies.

Het uitvoeren van de studie vereist de berekening van volgende responsies van het schip op de heersende golven.

a) De waarschijnlijkheid dat het snijpunt van het vlak van het binnenschip met de doorgetrokken voorsteven op de hartlijn uit het water treedt, wordt bepaald aan de hand van de relatieve verticale beweging van dit punt ten opzichte van het wateroppervlak.

b) De waarschijnlijkheid dat water over het voordek of over de top van een dichte verschansing komt, wordt bepaald aan de hand van de relatieve verticale beweging van de boeg ten opzichte van het wateroppervlak. Minstens drie punten dienen in aanmerking genomen te worden :

- het voorste punt van de boeg, gelegen in het langssymmetrievlak van het schip;
- de meest achterwaarts gelegen punten van het voordek of diens gesloten verschansing, aan bakboord en stuurboord.

Bij de bepaling van de relatieve verticale beweging van het voorste punt van de boeg dient rekening gehouden te worden met de hoogte van de boeggolf en met dynamische effecten tengevolge van diffractie en radiatie. Indien geen betrouwbare empirische gegevens uit model- of natuurmetingen voorhanden zijn, wordt de toeslag z die hiervoor voorzien moet worden, berekend met volgende uitdrukking :

(Formule niet opgenomen om technische redenen. Zie B.S. 16-03-2007, p. 14708).

waarbij z_1 het niveau voorstelt dat eens in de levensduur van het schip bereikt wordt, V de snelheid bij 80 % van het voortstuwingsvermogen in m/s en g de zwaartekrachtsversnelling (9,81 m/s²).

c) De waarschijnlijkheid dat water in de zij een referentieniveau bereikt, wordt bepaald aan de hand van de relatieve verticale beweging ten opzichte van het wateroppervlak van een aantal controlepunten in de zij. Er worden zes controlepunten in aanmerking genomen, gelegen in de zij, waarvan drie aan bakboord en drie aan stuurboord; deze punten zijn gelegen in de secties die de ladingcompartimenten voor- en achteraan begrenzen, en in de midscheepse sectie. Het referentieniveau en de controlepunten wordt als volgt bepaald.

(i) Bij binnenschepen met waterdicht afgesloten stalen luiken ligt dit niveau op de top van de luikhoofden.

(ii) Bij binnenschepen met open luiken worden twee niveaus beschouwd :

- Het eerste niveau ligt op een veiligheidsafstand onder de top van de luikhoofden; deze afstand is gelijk aan 20 % van de verticale afstand tussen de waterspiegel in rust en de top van de luikhoofden.
- Het tweede niveau ligt 0,90 m boven het dek in de zij.

(iii) Bij binnenschepen met een doorlopend waterdicht dek (tankschepen) ligt dit niveau op :

- 0,90 m boven het dek voor de controlepunten gelegen in de zij van de midscheepse sectie;
- 1,35 m boven het dek voor de andere controlepunten.

Bijkomende controlepunten dienen beschouwd te worden :

- op de laagste punten van de achterliggende dekken, indien deze onder het niveau van het dek ter plaatse van de ladingcompartimenten gelegen zijn. Het referentieniveau ligt 1,35 m boven het dek in de zij;
- op de laagste punten van niet-waterdicht afsluitbare openingen uitgezonderd voor deuren zoals gespecificeerd in hoofdstuk 3 van bijlage 1 bij dit besluit; het referentieniveau ligt ter hoogte van deze punten.

d) De waarschijnlijkheid dat water over het achterdek of over de top van een dichte verschansing komt, wordt bepaald aan de hand van de relatieve verticale beweging van het hek ten opzichte van het wateroppervlak. Minstens vier punten dienen in aanmerking genomen te worden, namelijk de meest achterwaarts en de meest voorwaarts gelegen punten van het beschouwde dek, aan bakboord en stuurboord.

e) De waarschijnlijkheid van overschrijding van de kritische slingerhoek vereist de berekening van de slingerbeweging van het binnenschip.

Om de sterkte te kunnen evalueren moet een verband worden opgesteld tussen de maximaal toegelaten significante golfhoogte en de waarde van de volgende grootheden waarvoor de waarschijnlijkheid van overschrijding eenmaal per levensduur bedraagt :

- a) het verticale langsscheepse buigende moment;
- b) het torsiemoment (niet voor binnenschepen met een doorlopend waterdicht dek);
- c) de laterale versnellingscomponent van het zwaartepunt van :

- de in de hoogte verstelbare stuurhut in diens hoogste stand, indien aanwezig;
- de bovendecks vervoerde lading.

HOOFDSTUK 3. - Golfklimaat.

De responsie van het schip moet worden berekend in golfcondities die als realistisch en representatief kunnen worden beschouwd voor het beperkte vaargebied.

De studie moet gebruik maken van desbetreffende directionele golfspectra opgesteld aan de hand van de frequentie- en richtingsanalyse van waargenomen golfdiagrammen. De studie moet gebaseerd worden op een bepaling van de responsies van het schip op alle spectra waargenomen tijdens een periode van één jaar. De referentieperiode wordt bepaald in overleg met de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld.

HOOFDSTUK 4. - Bepaling van responsies.

Voor de bepaling van de responsies van het schip op de heersende golfcondities mag worden gebruik gemaakt van een lineaire theorie, waardoor de responsiespectra in het frequentiedomein berekend kunnen worden aan de hand van enerzijds de directionele golfspectra en anderzijds de responsiefuncties (RAO's : response amplitude operators, dit is de amplitude en fasehoek van de respectievelijke responsies per eenheid van golfamplitude in functie van golffrequentie en -richting) voor de relatieve verticale beweging van de geselecteerde punten van de scheepsromp, de buigende momenten, torsiemomenten en versnellingen.

Voor de bepaling van de RAO's mag worden gebruik gemaakt van hetzij een gedocumenteerde en gevalideerde numerieke berekeningsmethode, gebaseerd op een tweedimensionale striptheorie of een driedimensionale panelmethode, hetzij resultaten van modelproeven. Bij de berekening van de RAO's verdienen volgende punten aandacht.

- Het frequentie- en richtingsbereik van de RAO's moet aansluiten bij dat van de beschikbare directionele golfspectra.
- De berekeningen dienen te gebeuren bij realistische ladingscondities :
 - maximale diepgang voor het overnemen van water, het slingeren, de buigende momenten, de torsiemomenten, de versnellingen, en dit bij verschillende waarden van de ligging van het zwaartepunt in hoogte;
 - minimale diepgang voor het uitreden van de voorvoet uit het water en de versnellingen.
- De berekening van de RAO's dient te zijn gebaseerd op de werkelijke scheepsvorm en een realistische gewichtsverdeling van leeggewicht en lading over het schip.
- Voor de slingerbeweging dient een realistische schatting te worden gemaakt van de dempingkarakteristieken, eventueel rekening houdend met de aanwezigheid van kimkielen. Daar de RAO's afhankelijk zijn van de scheepssnelheid, wordt een realistische waarde voor de snelheid over de grond vooropgesteld.

e) Daar de responsiekarakteristieken afhankelijk zijn van de waterdiepte, dienen de RAO's te worden berekend bij een gemiddeld voorkomende waterdiepte, rekening houdend met het bodempeil en het getij.

Het zeetraject wordt benaderd door een opeenvolging van deeltrajecten waarin de koers van het schip en de snelheid als constant worden beschouwd. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen heen- en terugtraject. Voor elk deeltraject kunnen de responsiespectra worden berekend, waaruit volgende benodigde statistische informatie wordt afgeleid :

- de waarde voor de significante responsie, waaruit de overschrijdingskans van een vooropgesteld niveau per oscillatie kan afgeleid worden;
- de gemiddelde periode van een responsie;
- uit beide voorgaande gegevens, de overschrijdingskans van een vooropgesteld niveau over een volledige heen- of terugreis.

HOOFDSTUK 5. - Bepaling van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte.

Voor elk van de bovenvermelde gebeurtenissen dient de maximaal toelaatbare significante golfhoogte te worden bepaald waarbij de toegelaten waarschijnlijkheid van vóórkomen optreedt. Hiervoor wordt te werk gegaan als volgt.

a) De responsie van het schip wordt berekend voor alle in de tijdsperiode van het geselecteerde jaar waargenomen directionele golfspectra; hieruit wordt voor elke gebeurtenis het aantal verwachte overschrijdingen per heen- en terugreis berekend.

b) Alle individuele directionele golfspectra worden gegroepeerd in golfhoogteklassen met een interval van maximaal 0,05 m. Voor elk interval worden de minimumwaarde, de maximumwaarde en het gemiddelde van het aantal overschrijdingen uitgezet; deze waarden worden het conditioneel minimum/maximum/gemiddeld aantal overschrijdingen per reis genoemd.

c) In functie van de significante golfhoogte wordt het cumulatief gemiddelde aantal overschrijdingen per reis berekend; dit is het gemiddelde aantal overschrijdingen over alle golfhoogteklassen met een significante golfhoogte lager dan de beschouwde waarde. Bijzondere aandacht gaat naar de waarden van de significante golfhoogte waarvoor dit cumulatief gemiddelde volgende waarden aanneemt :

$1/n$: kans op voorkomen éénmaal per jaar;

$1/N$: kans op voorkomen éénmaal per levensduur;

waarbij :

n = aantal reizen per jaar (=300)

N = aantal reizen per levensduur (=6000)

HOOFDSTUK 6. - Bij de studie te voegen gegevens.

De studie moet gedocumenteerd worden met de volgende bescheiden :

- een beschrijving van de gebruikte software;
- een beschrijving van de gebruikte hypothesen;
- een opsomming van alle voor de studie relevante gegevens over het schip, het traject en het golfklimaat;

4. een beschrijving van de punten en secties van het schip waarvoor de responsies beschouwd worden;
5. de responsiecurven voor stampen, dompen en slingeren;
6. voor responsies bedoeld in hoofdstuk 2, (a), (b), (c), (d) en (e) van dit aanhangsel, voor elk referentieniveau :
 - een grafische weergave van het conditionele minimum/maximum/gemiddeld aantal overschrijdingen per reis en van het cumulatief gemiddelde aantal overschrijdingen per reis in functie van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte;
 - een tabel waarin de significante golfhoogte wordt weergegeven overeenstemmend met een conditionele kans op overschrijding van eens per reis, en met een cumulatief gemiddelde kans op overschrijding van eens per jaar en eens per levensduur, alsook de genoemde overschrijdingsaantallen de beoogde te certificeren waarde van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte;
7. voor responsies bedoeld in hoofdstuk 2, (e), (f), (g), (h) van dit aanhangsel, een grafische weergave, in functie van de maximaal toelaatbare significante golfhoogte, van de waarden die de volgende kans op overschrijding vertonen : een conditionele kans op overschrijding van eens per reis, een cumulatief gemiddelde kans op overschrijding van eens per jaar en eens per levensduur.

[Art. N1_VLAAMS_GEWEST.](#) [¹ *Bijlage 1. - Voorschriften, vermeld in artikel 5.*]¹

(Beeld niet opgenomen om technische redenen, zie B.St. van 09-10-2019, p. 92934)

(1)<BVR 2019-07-19/29, art. 7, 007; Inwerkingtreding : 19-10-2019>

[Art. N2.](#) Bijlage 2. - Procedure om te beoordelen of al dan niet uitgevaren mag worden zoals bedoeld in artikel 7 van het besluit.

De beoordelingsprocedure moet de volgende elementen bevatten :

- a) de wijze waarop en van wie betrouwbare informatie over de heersende en de te verwachten significante golfhoogte zal worden bekomen;
- b) de procedure die zal worden gevolgd indien bovenstaande informatiebronnen falen;
- c) de beschrijving van de beslissingscriteria, op basis waarvan zal worden beslist of het binnenschip al dan niet zijn traject op zee zal aanvatten;
- d) de wijze waarop bovenstaande informatie en beslissingen in een daartoe bestemd logboek op een éénduidige manier zullen worden bijgehouden.

De bovenvermelde informatieverstrekker voldoet aan de volgende voorwaarden :

- a) beschikken over de actuele meetresultaten inzake de zeegang in het betreffende vaargebied;
- b) voorspellingen kunnen opmaken voor de komende uren;
- c) voorspellingen ononderbroken ter beschikking stellen van schippers.