

Let op ...

Bij dit boek:
De meest recente aanpassingen/
wijzigingen en nieuwe vragen
kunt u vinden op
**www.varen.be/
leidraadvoorhetstuurbrevet**



Deel 1 heeft een **groene**
balk aan de bovenzijde

Deel 2 heeft een
donkerblauwe balk
aan de bovenzijde

De pagina's met vragen
hebben een **lichtblauwe**
balk aan de bovenzijde

Geen examenstof



De leerstof die niet expliciet
tot de examenstof behoort,
wordt met dit symbool
aangeduid.

Inleiding

Het **Beperkt Stuurbrevet** (BS) is verplicht voor de
schipper van een schip dat:

- op motor sneller kan varen dan 20 km per uur, of
 - een lengte heeft van 15 meter of meer,
- en is voorgeschreven voor het varen ~~op de binnen-~~
~~wateren, met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde.~~

Het **Algemeen Stuurbrevet** (AS) is ~~geldig voor alle~~
~~binnenwateren en voor de Beneden-Zeeschelde.~~

Met het Beperkt Stuurbrevet kunt u het internationaal
geldige ICC (International Certificate of Competence)
Inland aanvragen.

Het Algemeen Stuurbrevet geeft recht op het ICC
Coastal, waarmee ook een strook van 6 zeemijl kustlijn
kan worden bevaren.

In **deel 1** wordt de stof voor het **Beperkt Stuurbrevet**
behandeld, zoals vaarregels en verkeerstekens,
reglementen, wettelijke bepalingen, motortechniek en
veiligheidsmaatregelen, kaartlezen, manoeuvreren en
EHBO.

In **deel 2** komt de aanvullende stof voor het **Algemeen**
Stuurbrevet aan de beurt, zoals de Internationale
Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee,
reglementen voor de Beneden-Zeeschelde, het Kanaal
van Gent naar Terneuzen, en ten slotte ook navigatie en
meteorologie.

Elk hoofdstuk is een afgerond geheel. Na het laatste
hoofdstuk vindt u een reeks vragen. De antwoorden
daarop vindt u achterin. Het boek wordt afgesloten
met een alfabetisch register. Tevens treft u daar een
vouwblad aan met drie oefenkaarten van de betrokken
vaargebieden.



~~Op het examen BS worden 20 vragen gesteld, waarmee u maximaal 60 punten kunt halen. U moet
op het geheel minimaal 60%, dus 36 punten behalen. De vragen zijn van het meerkeuze-type met
3 of 4 mogelijke antwoorden. Voor een goed antwoord krijgt u 3 punten, voor een fout antwoord
of geen antwoord 0 punten. U kunt dus best altijd iets invullen indien u het juiste antwoord niet
kent.~~

~~Op het aanvullend examen AS worden 20 supplementaire vragen gesteld, elk goed voor 3 punten.
U dient daarop minimaal 36 punten te behalen. Let wel: u moet dan ook geslaagd zijn voor het BS.
Bovendien zijn er 'vakken' vastgelegd met onderdelen waarvoor u minimaal de helft moet hebben
gehaald.~~

Z~~o~~ achterin dit boek pagina 194 onder 'Vragen' voor een overzicht of raadpleeg de website.



Onderwerpen

- reglementen
- definities uit het APSB, bepalingen en kentekens
- navigatieverlichting en dagmerken voor schepen
- geluidsseinen
- verkeerstekens

BS = examenstof voor het **Beperkt Stuurbrevet**

AS = examenstof voor het **Algemeen Stuurbrevet**

CEVNI =
code européen des voies de
navigation intérieure

De Beneden-Zeeschelde wordt begrensd door:

1. stroomopwaarts (naar de bron toe), het verlengde van de lijn getrokken door twee richtingspalen gelegen op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en stroomafwaarts de Belgisch-Nederlandse grens.
2. ter hoogte van de sluizen: de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom.

Zie de kaart hiernaast

Reglementen en wetten

Waar gelden welke reglementen in België

BS **Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (AR)**

Dit zijn de regels die gelden op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk België. Het is momenteel bijna compleet vervangen door het APSB.

BS **Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (APSB)**

Dit reglement vult het AR aan en geldt op bijna alle Belgische binnenwateren. Het is de Belgische uitwerking van de uniforme Europese regelgeving CEVNI.



AS **Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op Zee (BVA)**

Het BVA geldt op alle wereldzeeën, dus bij onze kust is dat de Noordzee.

AS **Politiereglement van en Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (BenZee)**

Dit Politie- en Scheepvaartreglement is van toepassing op de Beneden-Zeeschelde en de havens die daarmee in open verbinding staan. Binnenvaart en zeevaart kunnen daar mekaar ontmoeten en de regels van APSB en BVA zijn daaraan aangepast.

AS **Kustvaartreglement (Kust)**

De gehele strook van 12 zeemijlen vanaf de laagwaterlijn voor onze kust valt onder het *Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust*, dat in hoofdzaak de toegang naar en het verkeer in de betrokken havens regelt.

AS **Reglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen**

Dit SRKGT heeft hoofdzakelijk de APSB-regels, aangepast aan de Belgische/Nederlandse reglementen.

BS **Reglementen Zeekanaal en Gemeenschappelijke Maas**

Het *Reglement betreffende het zeekanaal van Brussel naar de Rupel* en het *Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas* vertonen slechts beperkte verschillen met het APSB.

APSB - Structuur en inhoud

Het APSB komt qua structuur in grote lijnen overeen met de binnenvaartreglementen van de ons omringende

landen. Het is opgedeeld in 11 grote hoofdstukken die telkens 1 aspect van het varen behandelen. Daarmee wordt ook het zoeken in het reglement bij bepaalde situaties gemakkelijker, ongeacht het land. De hoofdstukken zijn verder onderverdeeld in artikels. Hierna volgen de grote lijnen.

Hoofdstuk 1. Algemene voorschriften: met de gebruikte terminologie, de verplichtingen van schipper en bemanning, het goed zeemanschap en de boorddocumenten.

Hoofdstuk 2. Kentekens: vermelden van de naam, de thuishaven en de registratie-elementen van de diverse vaartuigen.

Hoofdstuk 3. Optische tekens van schepen: m.a.w. welke tekens (lichten en specifieke vormen) zien we op schepen 's nachts en overdag tijdens het stilliggen en het varen, of in bijzondere situaties.

Hoofdstuk 4. Geluidsseinen van schepen – marifoon en radar: de communicatie op het water.

Hoofdstuk 5. Verkeerstekens – markering van de vaargeul. Of: hoe vinden wij onze weg op het water?

Hoofdstuk 6. Vaarregels: een zeer belangrijk hoofdstuk dat de voorrang of het vaargedrag vastlegt van diverse soorten vaartuigen in verschillende situaties.

Hoofdstuk 7. Regels voor het ligplaats nemen: waar is onze (lig)plaats wanneer we stilliggen?

Hoofdstuk 8. Andere bepalingen: het gedrag bij brand staat hier vermeld.

Hoofdstuk 9. Pleziervaartuigen: technische voorschriften en immatriculatie.

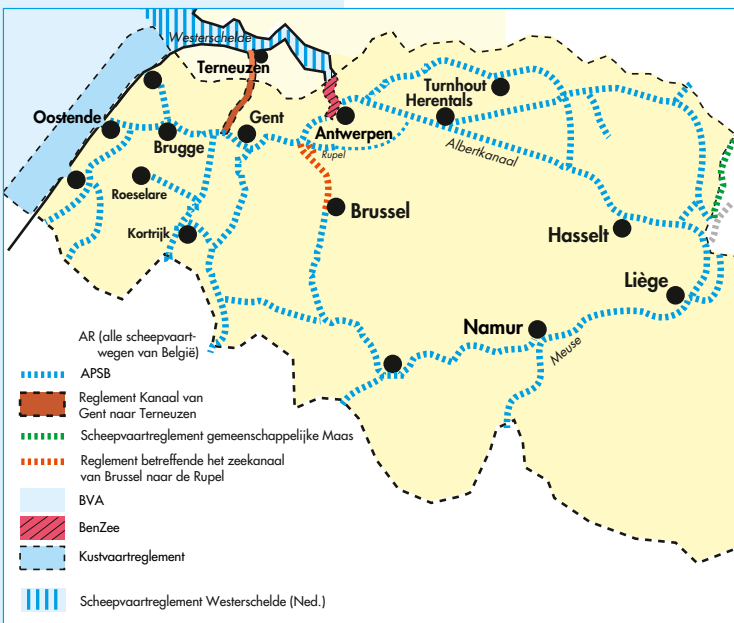
Hoofdstuk 10. Passagiersschepen: voor ons weinig interessant.

Hoofdstuk 11. Bijzondere bepalingen voor schepen die rechtstreeks van zee komen of naar zee gaan: dit hoofdstuk is hoofdzakelijk bedoeld voor de echte zeeschepen.

Hoofdstuk 12. Intoxicatie.

Enkele Aanhangsels verduidelijken nog een en ander met afbeeldingen, vooral i.v.m. de optische tekens, de geluidsseinen, de verkeerstekens en de markering van de vaarwegen.

Toepassingsgebied van alle reglementen.



Belangrijkste definities uit APSB

*schip of boot
groot schip*

klein schip

*motorschip
zeilschip*

passagiersschip

*varen met grote snelheid
veilige snelheid*

snel schip

assisteren

*sleep
duwstel*

*samenstel
gekoppeld samenstel
drijvende inrichting*

drijvend voorwerp

*drijvend werktuig
schip dat aan het vissen is*

veerpont

*stilliggend schip
varend schip*

waterscooter (jetski)

- elk vaartuig dat geschikt is als middel van vervoer - ook zonder waterverplaatsing (bijv. een hovercraft) - en een watervliegtuig.
- elk schip dat geen klein schip is.
- een schip korter dan 20 meter gemeten over de romp, met uitzondering van een schip dat gebouwd of ingericht is om grote schepen te slepen, te assisteren, te duwen of gekoppeld mee te voeren. Ook een veerpont, passagiersschip, een schip dat aan het vissen is en een duwbak zijn uitzonderingen.
- een schip dat door eigen motor wordt voortbewogen.
- een schip dat uitsluitend door zeilen voortbewogen wordt (motor erbij aan = 'motorzeilen' = motorschip).
- een schip ingericht of gebruikt voor het vervoer van meer dan 12 passagiers.
- varen met een snelheid groter dan 20 km/h.
- snelheid waarbij een schip onder alle omstandigheden en op alle ogenblikken in alle veiligheid kan varen, manoeuvreren en stoppen.
- een groot motorschip, dat met een snelheid van meer dan 40 km per uur ten opzichte van het water kan varen (herkenbaar aan twee gele snelle flikkerlichten).
- het bijstaan door één of meer motorschepen van een alleenvarend motorschip, duwstel of gekoppeld samenstel bij voortbewogen en sturen.
- samenstel van sleepboot met op tros gesleept vaartuig.
- hecht samenstel van duwboot met een of meer andere schepen ervoor (duwboot alleen = motorschip).
- een sleep, duwstel of gekoppeld samenstel.
- 2 (of meer) schepen naast elkaar vastgebonden varend.
- drijvend bouwsel dat vanwege zijn bestemming in de regel niet wordt verplaatst.
- elk bouwsel dat geschikt is gemaakt om te water te worden verplaatst en dat geen schip of drijvende inrichting is.
- een baggermolen, zandzuiger of dergelijke.
- een schip dat vist met (sleep)netten, lijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken.
- een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken.
- een schip dat gemeerd is of voor anker ligt.
- een schip dat niet gemeerd of voor anker ligt of aan de grond zit. Een 'gestopt' liggend schip (met uitgeschakelde aandrijving) moet beschouwd worden als een varend schip (bij de voorrangsregels).
- elk klein motorschip met een lengte van minder dan 4 meter, primair aangedreven door een waterstraalpompe en ontworpen om door een of meer personen zittend, staand of knielend op en niet in de romp te worden bediend.



plezierboot

*overdag (daags)
nacht
slecht zicht*

vaargeul


*korte stoot
lange stoot
reeks zeer korte stoten
reeks lange stoten
ligplaats nemen
flikkerlicht*

- schip dat voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt met uitzondering van passagiersschepen.
- de tijd tussen zonsopkomst en zonsondergang.
- de tijd tussen zonsondergang en zonsopkomst.
- omstandigheden waarbij de zichtbaarheid wordt beperkt door mist, nevel, sneeuwstorm, regen of een andere oorzaak.
- het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk voor de scheepvaart kan worden gebruikt.
- een geluidsssein van ongeveer 1 seconde.
- een geluidsssein van ongeveer 4 seconden.
- ten minste 6 stoten van ongeveer $\frac{1}{4}$ seconde.
- geen minimum aantal (betekenis = noodsein).
- ankeren en meren.
- licht met periodes van 50 tot 60 flikkeringen per minuut.

Belangrijke bepalingen

APSB 1.02

Verantwoordelijkheid voor de naleving van het reglement

Elk schip moet een schipper hebben. Hij is diegene aan boord, die de verantwoordelijkheid heeft voor de veiligheid van het schip (en bemanning) en de naleving van de reglementen en die daartoe de geschikte kwalificaties (bijv. een Stuurbrevet) heeft. Ook als de schipper niet in de stuurhut (kuip) is tijdens het varen, blijft hij/zij verantwoordelijk voor alles wat het schip doet of laat. De schipper moet tijdens de vaart altijd aan boord zijn. 

APSB 1.03

Verplichting van de bemanning

De bemanning moet de schipper altijd gehoorzamen, mits de opdrachten te maken hebben met de veiligheid aan boord en de naleving van de vaarreglementen. De bemanningsleden die tijdelijk vaarrichting en snelheid bepalen zijn daarvoor ook verantwoordelijk.

APSB 1.04

Voorzorgsmaatregelen (goed zeemanschap)

De schipper moet altijd een veilige snelheid aanhouden en alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goed zeemanschap zijn geboden om de veiligheid te waarborgen. Als de reglementen niet voorzien in een bepaalde situatie, die levensgevaar, schade of hinder voor de scheepvaart inhoudt, dan dient dit opgelost te worden met het 'gezond verstand'. Hierop kan de schipper later beoordeeld worden bij een schadegeval. De schipper kan zich dus nooit verschuilen achter het argument dat er voor die situatie 'geen regels waren'.

APSB 1.05

Afwijken van het reglement

Dit artikel hangt heel nauw samen met het artikel over goed zeemanschap. Want als het nodig is, *moet* de schipper afwijken van de reglementen. Bijvoorbeeld: u hebt voorrang, maar door het nemen van die voorrang komt het schip dat voor u moet uitwijken in het vaarwater van een bootje met kleine kinderen. In zo'n geval wijkt u uit (ruim van te voren). Ook op dit artikel wordt u beoordeeld bij een eventueel schadegeval.

APSB 1.06

Gebruik van de vaarweg

Lengte, breedte, diepgang, hoogte, snelheid en manoeuvreerbaarheid van een schip mogen de scheepvaart niet in gevaar brengen.

APSB 9.4

Besturen van een pleziervaartuig

~~Algemeen geldt onderstaand schema:~~

Vaartuig			Voorwaarden	
Lengte	Snelheid	Vermogen	Minimum-leeftijd	Stuurbrevet
<15 m		geen-motor	geen	niet-verplicht
<15 m	≤ 20 km/h	< 7,355 kW	16	niet-verplicht
<15 m	≤ 20 km/h	≥ 7,355 kW (≥ 10 pk)	18 (16 indien vergezeld van iemand van minimaal 18)	niet-verplicht
≥ 15 m			18	verplicht
	> 20 km/h		18	verplicht

De bestuurder (of de persoon onder wiens toezicht hij stuurt) van een klein schip dat 15 meter of langer is of op de motor sneller kan varen dan 20 km per uur, moet ~~du~~ over een geldig stuurbrevet beschikken.

● ~~Beperkt Stuurbrevet: alle binnenwateren met uitzon-~~
~~ring van de Beneden-Zeeschelde.~~

● ~~Algemeen Stuurbrevet: als bovenstaand, maar~~
~~inclusief de Beneden-Zeeschelde.~~

Het max. toegestane alcohol-promillage is 0,5. Dit geldt ook in de kusthavens, op de Beneden-Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen.

APSB 1.10

CE-verklaring (vanaf 1998)
De verklaring van overeenstemming CE (declaration of conformity) is een noodzakelijke verklaring van de bouwer waaruit blijkt dat het vaartuig, de waterscooter of de motor, gebouwd is volgens de geldende Europese reglementering.

Vanuit de stuurhut dient u rondom uitzicht te hebben. U moet op de juiste plaats en in de correcte houding zitten om te sturen. Ook geluiden van buitenaf moeten goed te horen zijn (geluidsseinen, aanwijzingen van de bemanning). Beoordeling en actievermogen van de bestuurder mogen niet verminderd worden door dronkenschap, intoxicatie of vermoeidheid. Dit geldt ook voor de actieve bemanningsleden.

Boorddocumenten

Documenten die verplicht aan boord zijn, moeten worden voorgelegd bij elk verzoek van de ambtenaar die belast is met de controle. Desnoods moet de schipper zich daartoe aan wal begeven. In voorkomende gevallen moet u hierbij bijvoorbeeld denken aan het APSB, stuurbrevet, de marifoonvergunning, de CE-verklaring en de ~~immatriculatiedocumenten.~~



APSB 1.16

APSB 1.17

APSB 1.19

APSB 1.20

APSB 1.22

APSB 1.23

Algemeen

Hou ook – en vooral in het buitenland - altijd rekening met plaatselijke reglementen en voorschriften.



APSB 9.03

APSB 2.02

Het APSB mag zowel in boekvorm als digitaal aanwezig zijn (als het maar op ieder moment te raadplegen is).

Redding en Bijstand

Bij ongevallen met personen aan boord in gevaar, moet onmiddellijk alles gedaan worden voor de redding. Dat is ook zo bij ongevallen in de buurt met personen in gevaar of belemmering van de vaargeul. Hou daarbij wel rekening met de veiligheid van het eigen schip.

Vastgevaren of gezonken schepen

De schipper moet met alle mogelijke middelen, indien mogelijk dus ook met de marifoon, naderende schepen waarschuwen.

Aanwijzingen en bijzondere bevelen

De schipper is verplicht de aanwijzingen van bevoegde autoriteiten op te volgen.

Verlenen van medewerking aan ambtenaren

De schipper is verplicht een toezichhoudende of controlerende ambtenaar aan boord toe te laten. Hij moet zelfs het aan boord komen vergemakkelijken, bijvoorbeeld door vaart te minderen.

Tijdelijke voorschriften

De schippers moeten zich houden aan de tijdelijke voorschriften die worden uitgevaardigd als *Bericht aan de Schipperij*. Die voorschriften zijn dwingender dan de gewone reglementen, maar kunnen op hun beurt worden 'overstemd' door aanwijzingen van ambtenaren.

Evenementen

Sportieve en andere evenementen die van invloed kunnen zijn op de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart zijn op zich verboden, maar kunnen eventueel op aanvraag toch een speciale vergunning krijgen.

~~Kentekens van kleine schepen~~**~~Immatriculatie van kleine schepen~~**

~~Elk klein pleziervaartuig dat een band heeft met België moet geïmmatriculeerd zijn in het register van de pleziervaartuigen.~~

~~Immatriculatienummer en naam~~

~~Elk klein schip moet het nummer van zijn immatriculatie document aan beide zijden in het midden van of vooraan op de romp tonen.~~

~~De bestaande documenten zullen in de nabije toekomst vervangen worden door een registratiebrief.~~

Uitzonderingen zijn:

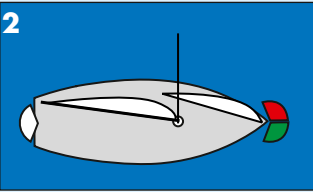
- kleine schepen uitsluitend voor wedstrijden bedoeld (bijv. ook trainingsboten)
- kano's, kajaks, gondels en waterfietsen
- zeilplanken
- surfplanken, ook die met motor
- opblaasbootjes, ongeschikt voor een motor
- vlotten
- kleine schepen met een romplengte van < 2,5 m, met uitzondering van waterscooters.

Een bijboot hoeft slechts een kenteken te hebben waaruit de eigenaar blijkt.

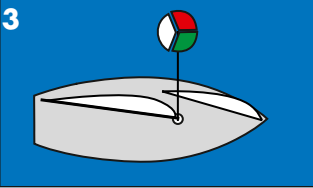
~~Het klein schip kan/moet ook een naam hebben. Die moet dan aan weerskanten achteraan op de romp of op de achterspiegel worden aangebracht.~~



2



3



N.B.

Een zeilende zeilboot voert nooit een wit toplicht.

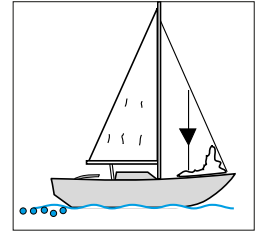
motorzeilend
onder zeil met de motor erbij
aan (= motorschip)

tek. 2 • boordlichten (in één lantaarn) met bakboord een rood glas en stuurboord een groen glas, op of nabij de boeg
• heklicht.

tek. 3 • boordlichten en heklicht in één lantaarn op de top van de mast, het zogenaamde driekleurenlicht.

Dagmerk:

- enkel op de motor varende: geen
- enkel op de zeilen: geen
- motorzeilend:
zwarte kegel met de punt omlaag.



N.B.

Alle kleine zeilboten die motorzeilen, moeten een zwarte kegel voeren met de punt omlaag, om aan te geven dat zij niet meer de extra voorrrangsrechten van een zeilboot hebben. Een *motorzeilende* zeilboot valt onder dezelfde voorrrangsregels (en verlichting) als een motorboot van zijn afmeting.

Deze motorzeilkegel moet op een van alle kanten zichtbare plaats zo hoog mogelijk opgehesen worden.

APSB 3.14

Bijkomende tekens voor gevaarlijke stoffen

Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren (benzine-tankers, chemicaliëntankers), moeten buiten de normale verlichting de navolgende *bijkomende* tekens voeren (ook als zij afgemeerd of voor anker liggen):

- een blauw, rondom schijnend licht (10 meter afstand bewaren): dit schip vervoert licht ontvlambare stoffen
- twee blauwe lichten onder elkaar (50 meter afstand bewaren): vervoer van ammoniak en daarmee gelijkgestelde stoffen
- drie blauwe lichten onder elkaar (100 meter afstand bewaren): transport van ontplofbare stoffen.

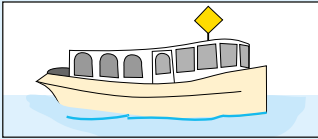
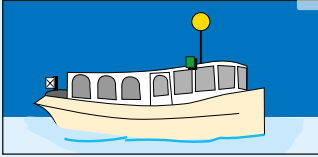
Dagmerk: één, twee of drie blauwe kegels onder elkaar.

N.B.

Hoe gevaarlijker de lading, des te meer lichten. Dit betekent niet dat u niet mag passeren, maar dat u deze afstand dient te houden als u niet gaat passeren (oplopen) of als u gaat afmeren in de nabijheid van een schip met gevaarlijke stoffen.



APSB 3.15



Tekens van varende passagiersschepen kleiner dan 20 meter

Een klein schip dat meer dan 12 passagiers *mag* vervoeren, moet overdag tonen: een gele ruit, op een geschikte plaats en op zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar is.

~~In het donker of bij slecht zicht voert een passagiersschip de navigatieverlichting van een groot zeilschip:~~

- ~~• boordlichten~~
 - ~~• heklucht~~
 - ~~• rondom-schijnend rood-boven-groen.~~
- ~~of van een groot motorschip:~~
- ~~• boordlichten~~
 - ~~• heklucht~~
 - ~~• maar i.p.v. het toplicht een rondom-schijnend, geel licht.~~

Dagmerk: een gele ruit.

Indien >20 m: verlichting van een groot schip.

APSB 3.16



Veerponten

Vrijvarende pont

Een vrijvarende pont voert de navolgende verlichting:

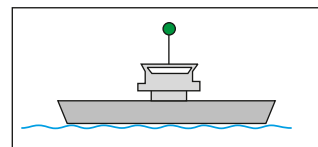
- boordlichten
- heklucht
- groen-boven-wit, rondom-schijnend (geen toplicht).

Niet-vrijvarende pont

Een niet-vrijvarende pont voert als verlichting:

- uitsluitend groen-boven-wit, rondom-schijnend licht.

niet-vrijvarend
een niet-vrijvarende pont is een pont die zich verplaatst door middel van een vaste kabel- of kettingverbinding



Dagmerk alle ponten: een groene bol.

APSB 3.17

Schepen met voorrang

Een schip met recht van voorrang voert als bijkomend dagteken een rode wimpel op het voorschip.

APSB 3.18

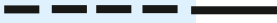
Onmanoeuvrerbaar

Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt (motorpech/ roerschade) moet extra tonen:

- een rood, rondom-schijnend licht, waarmee heen en weer gezwaaid wordt (bij een klein schip mag dit ook een wit licht zijn)
- of twee rode, rondom-schijnende lichten onder elkaar.

Dagmerk: een rode vlag (indien nodig zwaaien), of twee zwarte bollen onder elkaar.

APSB 3.30



APSB 4.06

N.B.**GSM**

Op het water is ook de GSM een nuttig communicatiemiddel en voor noodgevallen op de binnenwateren allicht het meest bruikbaar. Voor contacten met andere schepen en met waldiensten (bruggen, sluizen, verkeersbegeleiding...) is hij minder geschikt. Op ruimer water en langs de kusten kan bovendien het bereik onvoldoende zijn.

In de BIPT-handleiding voor het (marifoon)examen vindt u de procedures. Zie ook de LEIDRAAD VOOR MARIFONIE (ISBN 978 90 6410 603 3)

**Medische hulp vragen**

Ook via een geluidssein kunt u medische hulp vragen aan passerende schepen.

Het sein luidt dan als volgt:

kort-kort-kort-kort-lang

(ezelsbrug: ik-wil-een-dokter-hèèèèèèlp)

Marifoon (VHF)

Medische hulp kunt u ook via de marifoon vragen.

Ook andere geluidsseinen worden tegenwoordig wel vervangen door contact per marifoon.

Een marifoon is een zender/ontvanger met een bereik van ongeveer 50 km naar de wal en 25 km naar schepen onderling. Met de marifoon kunt u de hulp inroepen van Oostende Radio of van andere schepen.

Elk motorschip, waarvan de lengte van de romp meer dan 7 m is, moet zijn uitgerust met een goed functionerende marifoonlyninstallatie. Zij moet functioneren op de kanalen bestemd voor het schip-schip verkeer, de nautische informatie en de voor de scheepvaart ingestelde diensten.

Een marifoon aan boord moet goedgekeurd zijn. Voor het gebruik van een marifoon heeft u een Beperkt Certificaat van Radiotelefonist van Scheepsstations en een exploitatievergunning (geel document) nodig.

Uitluisteren

Als u een marifoon aan boord hebt, is het uitluisteren van de marifoon (zend- en ontvangstklaar op het schip-schipkanaal) altijd aan te raden en soms verplicht, zoals bij bruggen, sluizen, havens en blokkkanalen.

Uitluisteren betekent het via de marifoon luisteren naar gevoerde gesprekken, het beantwoorden van oproepen en voor zover nodig het deelnemen aan de communicatie tussen de verkeersdeelnemers en de verkeersposten, dan wel tussen de verkeersdeelnemers onderling.

**Alarm slaan**

Als u op het water hulp nodig heeft, staat een beperkt aantal middelen tot uw beschikking om alarm te slaan, waarvan de marifoon het beste is.

Noodseinen en andere middelen

- Met de marifoon
- Met mobiele telefoon het alarmnummer 112
- Reeks lange stoten op de scheepstoeter
- Aanhoudend luiden van de scheepsbel
- Vuurpijlen/rookpotten/parachutefakkels (alle rood). (minder geschikt en soms zelfs verboden op onze binnenwateren).

APSB 6.03bis

Voorbeeld

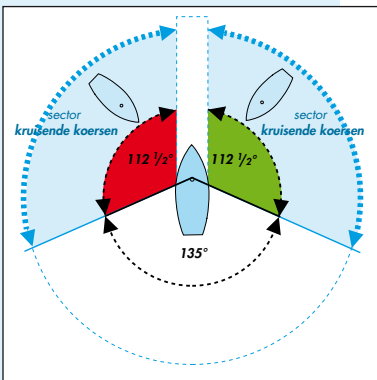
'Rangorde'

Een groot schip komt uit een nevenvaarwater en kruist het hoofdvaarwater. Een klein niet stuurboordwal houdend schip in het hoofdvaarwater moet toch wijken omdat groot voor klein gaat.



N.B. Kruisende koersen

Bij kruisende koersen naderen twee schepen elkaar *niet* recht van voren en *niet* van achteren maar in de sector van een boordlicht.

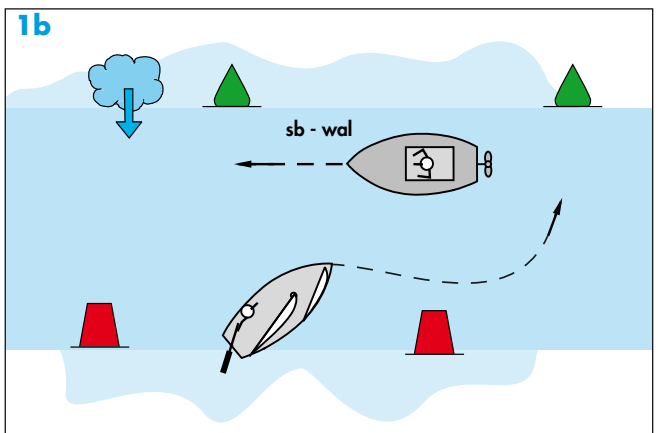
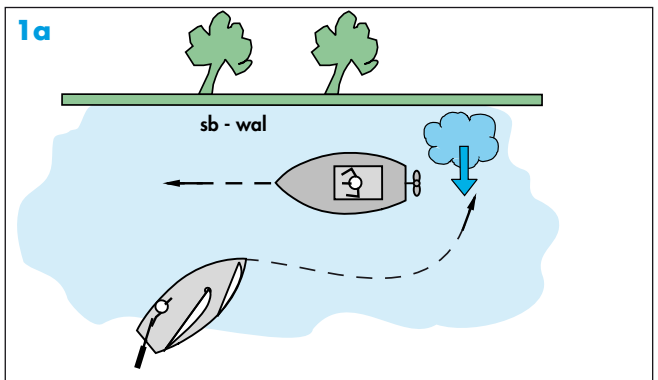


Voorrangsregels

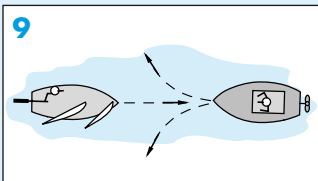
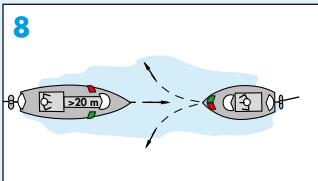
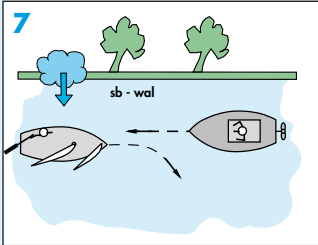
Voorrangsregels kruisende koersen

(in deze rangorde toepassen)

- tek. 1 a,b** • Schepen die stuurboordwal houden of de stuurboordzijde van dezelfde vaargeul (rechts houden) gaan voor.
- tek. 2** • Groot gaat voor klein (grens 20 meter).
- tek. 3** • Hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater.
- tek. 4** • Zeilboot gaat voor spierkracht, spierkracht gaat voor motorboot.
- tek. 5** • Motorboten onderling: stuurboord (rechts) gaat voor.
- tek. 6a** • Zeilboten onderling: de zeilboot met zijn grootzeil over bakboord gaat voor een zeilboot met zijn grootzeil over stuurboord.
- tek. 6b** • Als beide zeilboten het grootzeil aan dezelfde kant hebben staan, heeft lij voorrang op loef, ofwel: de boot die de ander de wind uit de zeilen neemt, wijkt.



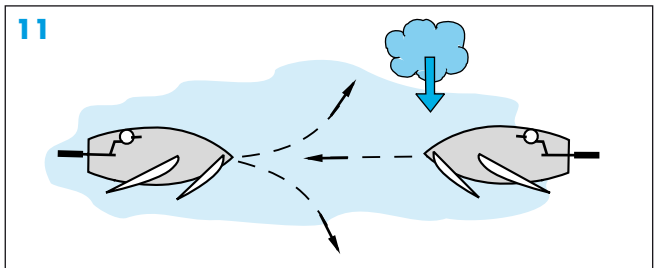
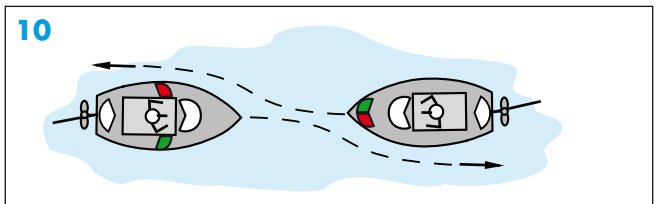
APSB 6.04



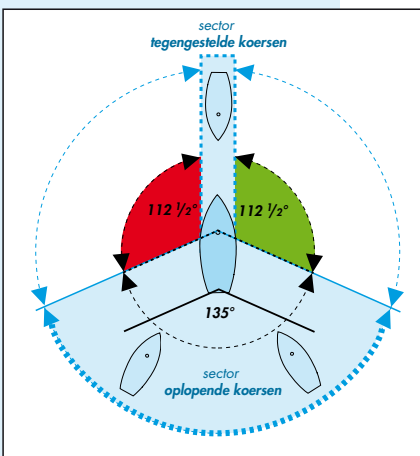
Voorrangsregels bij recht tegen elkaar insturen (naderen op tegengestelde koers)

U vaart elkaar voorbij als u *beide* boordlichten ziet (één boordlicht = kruisende koers). De regels bij voorbijvaren zijn op *een uitzondering* na gelijk aan die van de kruisende koersen (zie motorboten onderling):

- tek. 7 • Schepen die stuurboordwal of de stuurboordzijde van de vaargeul houden (rechts houden) gaan voor.
- tek. 8 • Groot gaat voor klein (20 meter is de grens).
- tek. 9 • Zeilboot gaat voor spierkracht, spierkracht gaat voor motorboot.
- tek. 10 • Motorboten onderling: *beide (iets) naar stuurboord uitwijken*.
- tek. 11 • Zeilboten onderling: bb-zeil gaat voor sb-zeil.



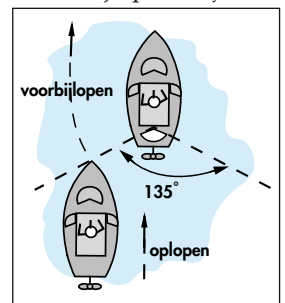
APSB 6.09 en 6.10



Voorrangsregels bij oplopen/voorbijlopen (= inhalen)

U loopt een ander schip op als u nadert in de sector van het heklicht ($135^\circ : 2 = 67,5^\circ$ aan sb-achter en bb-achter). Overdag moet u de sector zelf inschatten. Dus schuin van achteren, binnen de sector van 135° , is geen kruisende koers (wat veel mensen denken) maar een oplopende koers. De regel bij voorbijlopen luidt:

- *Ieder* oplopend schip moet bij het voorbijlopen *altijd* uitwijken, in beginsel naar bakboord (links inhalen). Bij voldoende ruimte mag het voorbijlopen ook aan stuurboord geschieden.
- De opgelopen(e) moet zonedig medewerking verlenen.



APSB 6.07

N.B. Brug of sluis

De doorvaartopening van een brug of sluis is ook een engte. Soms wordt de doorvaart bepaald door een verkeers-teken. Indien het uitzicht niet vrij is moet er vóór de engte één lange stoot op de hoorn gegeven worden (zo nodig herhalen).

N.B.

Voor motorboten onderling is geen regel gegeven als er geen sprake is van stroom. Die situatie moet opgelost worden met 'goed zeemanschap' (wind mee = moeilijker remmen enz.).

7

Voorrangsregels bij een engte

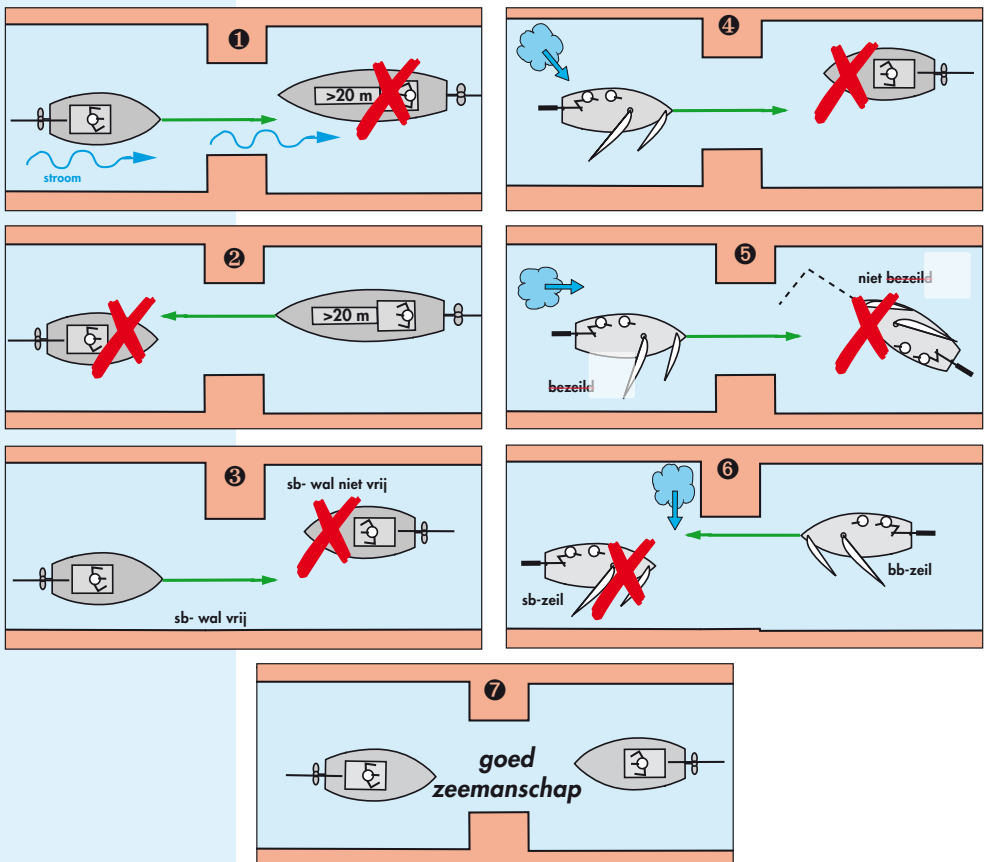
Onder een engte wordt verstaan een zodanige vernauwing in het vaarwater, dat de doorvaart van twee boten tegelijkertijd niet mogelijk is.

De voorrangsregels bij een engte zijn in grote lijnen gelijk aan die van de kruisende koersen. Er komt echter één regel bij en wel:

- stroom *mee* heeft altijd voorrang (ook klein op groot)

De voorrangsregels bij een engte luiden:

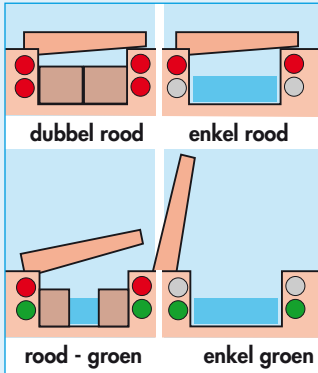
- tek. 1** • Stroom *mee* gaat altijd voor.
- tek. 2** • Groot gaat voor klein (als er geen stroom staat).
- tek. 3** • *Motorboten*: sb-wal vrij van obstakels gaat voor.
- tek. 4** • Een zeilboot gaat voor een motorboot.
- tek. 5** • ~~Een bezeild hebbende zeilboot gaat voor een niet bezeild hebbende zeilboot.~~
- tek. 6** • Als beide zeilboten het bezeild hebben, dan gaat een bb-zeil voor een sb-zeil.
- tek. 7** • (Goed zeemanschap).



APSB 6.27

Stuw = (dwars-)constructie in waterlopen en rivieren om op bepaalde stukken een vaste waterstand te creëren.

APSB 6.28

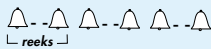


Lichten bij brug en sluis



APSB 6.29 en 6.30

VHF kanaal 10



reeks



Doorvaren van stuwen

Enkel de stuwen met het bord 'doorvaren toegestaan' (of groen licht) mogen gebruikt worden. De doorvaart wordt verder geregeld met gelijkaardige tekens als die aan bruggen.

Naderen en doorvaren van een sluis/scheepslift/hellend vlak

Lichten zijn gelijk aan die van een 'beweegbare brug'.

Bij het naderen:

- snelheid minderen en niet meer inhalen
 - marifoon (VHF): stem af op het aangegeven (sluis) kanaal (melden niet verplicht)
 - afmeren aan de wachtsteiger in volgorde van aankomst
De aanwijzingen van het bedieningspersoneel opvolgen.
- Bij het wachten:* doorvaren tot het bord B.5 (zie hiernaast).

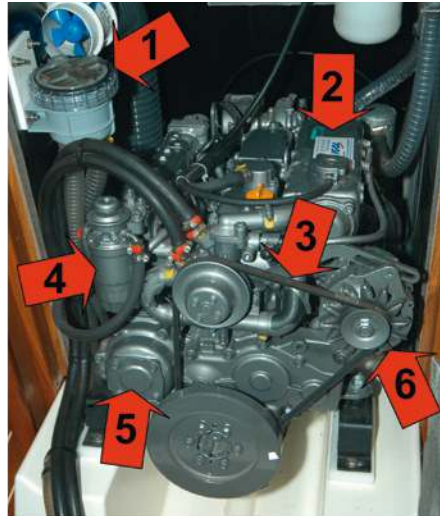
In de sluis:

- groot (≥ 20 m en beroepsvaart) gaat voor klein
- schepen met rode wimpel of blauw flikkerlicht hebben voorrang
- binnenvaren in volgorde van aankomst
- alleen drijvende stootwillen gebruiken (dus geen autobanden) – zo ver mogelijk naar voren doorvaren en kort aansluiten
- geen gebruik maken van de motor
- landvasten niet beleggen maar in de hand houden (eventueel met een slag om de bolder, zie hoofdstuk 'Schipperen').

Regels bij slecht zicht

- De snelheid (uw remweg) aanpassen.
- Navigatielichten aanzetten.
- Zoveel mogelijk rechts houden (stuurboordwal houden).
- Stilliggen als het te gevaarlijk wordt (buiten het vaarwater).
- De marifoon aanzetten op het aangewezen kanaal (meestal kanaal 10).
- Geluidsseinen geven:
 - Elke minuut een reeks klokslagen geven of met ijzer op ijzer slaan (4 seconden, mistsein) als u in of vlak bij het vaarwater stilligt.
 - Elke minuut een lange stoot geven op een varend schip zonder geschikte radar.
- Als u voorlijker dan dwars (en voor u) een mistsein hoort, vaart minderen en zonodig zelfs gaan stilliggen, totdat u zeker weet dat er geen gevaar voor aanvaring meer is.
- Niet varen ~~op grote rivieren~~ bij slecht zicht.

De belangrijkste onderdelen van een motor.

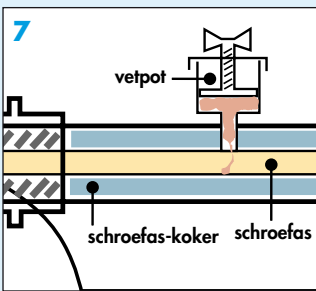


1. Wierpot
2. Warmtewisselaar
3. V-snaar
4. Brandstof-fijnfilter
5. Startmotor
6. Alternator/dynamo

Schroefassmering

De schroefas kan op drie manieren gesmeerd worden:

- met vet
- met olie
- met water.



tek. 7 **Vet-gesmeerde schroefas**

De schroefas wordt nu gesmeerd met watervast vet. Dit vet komt uit een vetpot die tijdens het varen om de 6 uur moet worden aangedraaid.

Voordeel: • het watervaste vet smeert niet alleen maar houdt ook het lekwater tegen tussen schroefas en de schroefaskoker.

Nadeel: • bewerkelijk (elke 6 uur aandraaien).

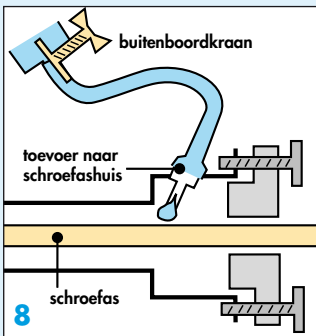
Olie-gesmeerde schroefas

De schroefas is gelagerd met metalen lagers die gesmeerd worden met olie. Een apart olietankje hangt dan boven de schroefas (niveau regelmatig checken!).

Voordeel: • de schroefas draait heel licht.

Nadeel: • de schroefas lekt vaak wat olie die direct of indirect (via het bilgewater) in het buitenwater komt.

Vet- en oliegesmeerde systemen voldoen niet meer aan de milieunormen en verdwijnen geleidelijk.



tek. 8 **Water-gesmeerde schroefas**

De schroefas is bij dit systeem gelagerd met kunststoflagers die met buitenwater gesmeerd worden.

Voordeel: • u hebt er geen omkijken naar.

Nadeel: • als het lager wat versleten is, wordt de smering aanzienlijk minder (minder waterdruk tussen lager en schroefas) en gaat de verdere slijtage steeds sneller.

Een fragment van deze kaart vindt u achterin dit boek.

Kaartschaal

1 : 100.000 betekent dat 1 cm op de kaart 100.000 cm in het echt is, dus:

1 cm op de kaart = 1000 meter
(100 cm = 1 meter) dus

1 cm op de kaart = 1 kilometer
(1000 meter = 1 km)

1 : 50.000 1 cm = 50.000 cm

1 cm = 500 meter

1 : 10.000 1 cm = 10.000 cm

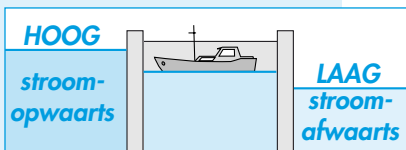
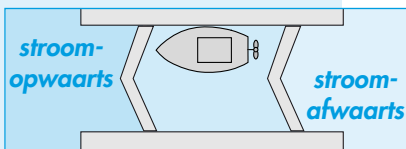
1 cm = 100 meter

1 : 75.000 1 cm = 75.000 cm

1 cm = 750 meter

N.B.

Plaatselijke beperkingen, ook die van de diepgang, hebben hun eigen symbool. De betrokken diepte wordt daarbij apart vermeld.



T.A.W.

De Tweede Algemene Waterpassing (TAW) is de referentiehoogte (reductievlak) waartegenover hoogtemetingen in België worden uitgedrukt. Een TAW-hoogte van 0 meter is gelijk aan het gemiddeld zeeniveau bij de Oostende.

De kaart van de Scheepvaartwegen

Er bestaan diverse kaarten van onze bevaarbare scheepvaartwegen. Voor het examen wordt de kaart gebruikt, uitgegeven door het Nationaal Geografisch Instituut in samenwerking met het Ministerie van Verkeer. De voorzijde ervan is een kaart met algemene informatie voor de scheepvaart. De achterzijde is specifiek bedoeld voor de recreatieve vaart en wordt hier niet verder besproken.

De schaal is 1:250.000; elke centimeter op de kaart is dus gelijk aan 2,5 kilometer. De precieze afstand in kilometer wordt vermeld in rode cijfers op elk traject tussen twee rode punten (vaak sluisen).

De diepte kan worden afgeleid van de kleur van het betrokken stuk. Standaard bedraagt die minimaal 2,2 meter, ruimschoots voldoende voor kleine schepen dus. De kleuren vindt u terug in de legende. Fundamenteel geven zij de klasse (BxHxD) van de beroepsvaart aan.

Sommige vaarwegen zijn niet meer geschikt voor de beroepsvaart, maar wel nog voor de pleziervaart. Een stippellijn in het midden zet aan tot voorzichtigheid: de diepte kan hier minder bedragen dan aangegeven wordt. Op de Moervaart is de diepte bijvoorbeeld 1,70 meter.

Enkel die bruggen worden weergegeven, die om één of andere reden van belang zijn: zo bijvoorbeeld de Bierstalbrug (links van Gent), die de overgang van een diepgang van 2,50 meter naar 2,80 meter markeert. De normale onderdoorvaartheogte van de bruggen bedraagt zowat 4 meter.

De sluisen worden met hun naam weergegeven, bijvoorbeeld Sluis Oudenaarde. Er kunnen diverse gegevens vermeld staan: zo bijvoorbeeld de afmetingen, het telefoonnummer en het marifoonkanaal.

Belangrijk is ook de richting van het symbool van de sluis: de punt wijst steeds naar het hoogste waterniveau. Een sluis met een pijl in de twee richtingen treft u aan op de overgang van getijwater naar een gedeelte met constante waterstand (zeesluis Wintam). De kant van de sluis in de richting van de bron noemen we stroomopwaarts, de andere kant heet stroomafwaarts.

Voorbeeld**Berichten aan de Schipperij**

HAVEN VAN BRUSSEL —
Scheepvaartonderbreking

Op zondag xx xx xxxx wordt de scheepvaart in de haven van Brussel ter hoogte van de Budabrug (linkeroever) - vanwege de dynamisering van twee gebouwen op de site "Carcoke" mogelijk onderbroken tussen 13.00 uur en 14.30 uur.

De veiligheid ter plaatse zal verzekerd worden door bevoegde personen. Er wordt gevraagd hun richtlijnen op te volgen.

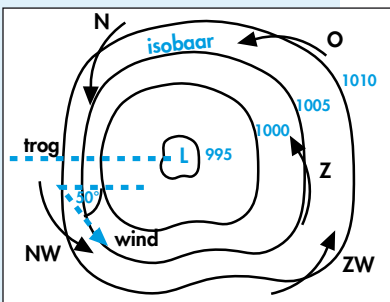
(Bron: HAVEN VAN BRUSSEL — Bericht nr. yy-yy d.d. xx.xx.xxxx)

Enkele meteo-websites:

www.knmi.be
www.meteoservices.be
www.kustweerbericht.be
www.windfinder.com
www.windguru.cz
en talloze andere.

Luchtdruk en weersverandering

Het gaat om de verandering van luchtdruk (tendens). Een sterk dalende barometer duidt erop dat er een lagedrukgebied of een ander slechtweer-gebied in aantocht is. Omgekeerd levert een sterke stijging van de luchtdruk doorgaans een weersverbetering op.



Lagedrukgebied, de wind waait linksom naar het centrum toe.

Berichten aan de Schipperij

De bevoegde autoriteiten geven deze berichten wekelijks door aan de binnenscheepvaart. Ze worden o.a. geafficheerd aan de sluisen en opgenomen in diverse nautische publicaties. Eventueel worden ze vermeld in de marifoonberichten op het kanaal van de betrokken sectie. Ze kunnen tevens worden geraadpleegd op de website www.visuris.be.

Meteorologie (weerkunde)

Bij het varen spelen wind en goed of slecht zicht een essentiële rol. Beide kan men vernemen via de weerberichten van radio, TV, fax, SMS-berichten en diverse websites. Ook de marifoon is een belangrijke bron van informatie over het weer. Vooral de interpretatie in functie van vaartuig en vaargebied is erg belangrijk. Op stromend water bijv. kan eb of vloed vrij veel verschil maken in de golfhoogte (stroom tegen wind = grote golven, stroom met wind mee = kleine golven).

Wind

Luchtdruk

Dat lucht ook gewicht heeft, werd al aangetoond door de natuurkundige Torricelli in 1643. Deze stelde vast dat de lucht een druk uitoefent van ongeveer 1 kilogram per cm² (1 atmosfeer of 1 bar). De luchtdruk wordt op barometers nog vaak gegeven in millibars (mb), maar in de weerberichten in hectopascal (hPa), waarbij 1 mb = 1 hPa.

De gemiddelde druk op zeeniveau bedraagt 1013 hPa, wat overeenkomt met ongeveer 1kg/cm². We spreken van hoge druk als de luchtdruk in een bepaald gebied hoger is dan de omliggende luchtdruk en van lage druk als het lager is dan de omliggende luchtdruk (dus altijd relatief).

Vooral tijdens het zeezeilen moet de barometerstand elk uur genoteerd worden. De volgende **vuistregel** geldt:

- 1 hPa verandering per uur = kans op windkracht 6
- 2 hPa verandering per uur = kans op windkracht 7
- 3 hPa verandering per uur = kans op windkracht 8 of >.

Isobaren en wind

Een isobaar is een lijn op een weerkaart die alle punten op die kaart met *dezelfde* luchtdruk met elkaar verbindt. Door

Onderwerpen

- artikelen BVA
- lichten en dagmerken
- bijzondere lichten en dagmerken
- ankerlichten en dagmerken
- geluidsseinen en noodseinen
- Politiereglement/ Scheepvaartreglement Beneden-Zeeschelde (BenZee)
- 'Kustreglement'

Het brevet van Yachtman gaat dieper in op dit reglement.

BVA artikel 1

N.B.

Voorrangsregels: meestal wordt gesproken over wijkplicht en niet over voorrang hebben.

BVA artikel 2

BVA artikel 3

WVV
zeilvaartuig

varend

in zicht van elkaar

beperkt zicht

vissersvaartuig

beperkt manoeuvreerbaar

door diepgang beperkt
manoeuvreerbaar
onmanoeuvreerbaar

Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA) of Zeeaanvaringsreglement (ZAR)

Artikelen BVA

Toepassingsgebied

De BVA gelden op open zee en de verbindingen met open zee die bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen, behalve als dat duidelijk anders is vermeld. Deze voorschriften maken *wat de voorrangsregels betreft geen* onderscheid tussen grote schepen en kleine schepen.

Verantwoordelijkheid

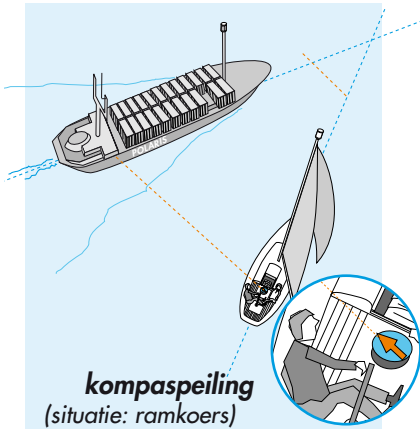
Dit gaat over het *goede zeemanschap*. Dit betekent dat u van de regels *moet* afwijken als dat nodig is en dat u gebruik moet maken van het 'gezonde verstand' als de regels niet voorzien in een bepaalde situatie. Bij eventuele schade (aanvaring) wordt het ongeval ook altijd getoetst aan dit artikel.

Begripsomschrijving

In dit artikel staan de *definities*:

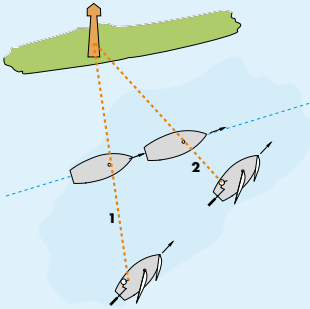
- een werktuiglijk voortbewogen vaartuig (motorvaartuig).
- vaartuig uitsluitend voortbewogen door de zeilen (motor aan = wvv).
- vaartuig dat niet ten anker ligt, niet is vastgemaakt aan de wal of niet aan de grond zit.
- wanneer het ene vaartuig vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen.
- elke situatie waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevel, sneeuwval of bijvoorbeeld zware buien.
- vaartuig bezig met vissen en daardoor *beperkt manoeuvreerbaar*.
- vaartuig bezig met werkzaamheden (kabellegger, mijnneveger, lastige sleep, vliegdekschip bezig met vliegoperaties, enz).
- vaartuig dat door zijn diepgang gebonden is aan de vaargeul (bij de kust).
- vaartuig dat niet kan uitwijken door motorpech of roerschade.

Bovenstaande vaartuigen onderscheiden zich door hun verlichting en dagmerken (komt later aan de orde).

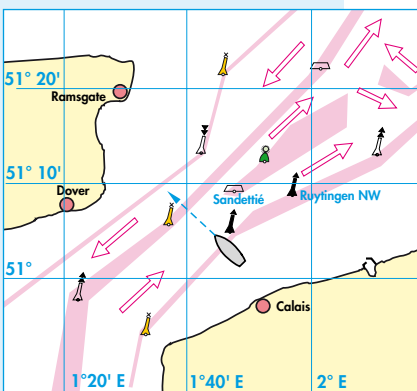


kompaspeiling
(situatie: ramkoers)

* Door het slingeren lijkt de peiling te veranderen terwijl de werkelijkheid misschien anders is.



aanvaringspeiling
(situatie: ramkoers)



Oversteken van een verkeersscheidingsstelsel

Bij twijfel: altijd uitgaan van wijkplicht.

Uitkijk **BVA artikel 5**

Een schip moet altijd rondom goed *uitkijk* houden en alle beschikbare middelen gebruiken. Als u marifoon en/of radar aan boord hebt, *moeten* deze ook worden gebruikt.

Veilige vaart **BVA artikel 6**

De vaart moet altijd aangepast zijn aan de omstandigheden. Bij het varen op radar moet rekening gehouden worden met de beperkingen van radar (slechte echo's bij veel zeeegang of zware buien). Ook dan de snelheid aanpassen.

Gevaar voor aanvaring **BVA artikel 7**

Als een ander schip u nadert moet u, naast de hiervoor vermelde middelen, letten op de *kompaspeiling* van dat schip. Als deze peiling niet verandert dan zit u op 'ramkoers'. Dit wil zeggen, dat het tot een aanvaring komt als de koers en de snelheid van beide boten hetzelfde blijft. Peil bij een groot schip altijd de achterkant van dat schip en houd rekening met het slingeren van uw eigen schip*.

Maatregelen ter vermindering van aanvaring **BVA artikel 8**

Neem ruim van te voren maatregelen om een aanvaring te voorkomen. Maak een duidelijke koerswijziging en niet 10 stappen van 5 graden elk, zodat de koerskruiser direct ziet dat u uitwijkt. Blijf wel controleren.

Nauwe vaarwateren **BVA artikel 9**

Schepen die een nauw vaarwater of een vaargeul volgen zijn verplicht sb-wal te houden, ook bij goed zicht. Motorschepen tot 20 meter en zeilschepen mogen hier andere schepen niet hinderen. Bij het oversteken van nauw vaarwater of vaargeul hebben geulgebonden schepen altijd voorrang. Een oploper moet altijd wijken.

Verkeersscheidingsstelsels **BVA artikel 10**

Een verkeersscheidingsstelsel bestaat uit twee eenrichtingsbanen gescheiden door een 'middenberm', duidelijk aangegeven op de kaart met een paarse kleur. Kleine schepen mogen dit stelsel niet gebruiken. Oversteken is wel toegestaan, maar alleen met een haakse koers t.o.v. de verkeersstroom en zonder te hinderen.

Vaartuigen in zicht van elkaar **BVA art. 11**

Art. 12 t.e.m. 18 gelden enkel voor vaartuigen in zicht van elkaar.

Zeilvaartuigen **BVA artikel 12**

Voorrangregels voor zeilboten onderling:

- bakboord-zeil gaat voor stuurboord-zeil
- bij gelijke zeilstand wijkt loef voor lij
- als de zeilstand van het andere schip niet te bepalen is (in het donker voor de wind varende), moet u aannemen dat het andere schip over bakboord vaart.

Het Politiereglement van en Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde (BenZee)

Op de Westerschelde ontmoet de zeevaart de binnenvaart. Daarom is er voor dit druk bevaren water een apart reglement gemaakt. In grote lijnen is het BenZee gelijk aan de BVA, zeker wat de voorrangsregels in de vaargeul betreft. Hier en daar is er een toevoeging of verscherping van de regels.

BenZee artikel 2 (PR/SR)

Klein schip
Bovenmaats zeeschip
Zeeschip
Binnenschip
Sleepboot
Samenstel
Obstakel
Bijzonder transport
Vaarwater
Vaargeul
Hoofdvaargeul
Nevenvaargeul
Opdraaien
Kop-voor nemen

BenZee artikel 3 (PR)

* 'met de politie te water belaste overheid van de federale politie'

BenZee artikel 5

BenZee artikel 6 (SR)

Een blokkanaal is het marifoontkanaal dat gebruikt wordt in een vastgelegd gedeelte van de vaarweg.

Begripsomschrijving

- een schip met een lengte van minder dan 20 meter, met uitzondering van een sleepboot en duwboot.
- een geulgebonden schip (in de BVA een door diepgang beperkt manoeuvreerbaar schip genoemd), als zodanig aangeduid door de loodsdienst.
- een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is.
- een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe geschikt is.
- een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is.
- een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel.
- een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat.
- een drijvend voorwerp dat ernstige kans loopt dat het de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of zinkt of lading verliest.
- het gedeelte dat door schepen kan worden bevaren.
- het gedeelte van het vaarwater dat betond is.
- als zodanig aangeduid door de overheid (zie art. 9, 43).
- als zodanig aangeduid door de overheid (zie artikel 9).
- koers veranderen van stroom-mee naar stroom-tegen.
- koers veranderen van stroom-tegen naar stroom-mee.

Identificatie

De naam en thuishaven van het vaartuig moeten leesbaar zijn op 50 meter. Zeeschepen moeten overdag hun nationale vlag voeren; de andere doen dit op verzoek van de 'politie te water'. *

Iedere schipper die buiten de vaargeul vaart, doet dat op eigen risico.

Veilige vaart

1. De vaart moet altijd aangepast worden aan de omstandigheden, ook als er op de radar gevaren wordt. De marifoon moet gebruikt worden met uitluisterplicht op het *blokkanaal*.

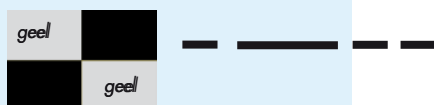
BenZee artikel 18–24 (PR)

verlichting
dukdaif

BenZee artikel 25 (SR)

BenZee artikel 31 (SR)

BenZee artikel 40–41 (PR)



BenZee artikel 41 (SR)

BenZee artikel 42 (SR)

BenZee artikel 48 (SR)

Algemeen

U dient steeds eigen of andere ongevallen te melden aan het Loodswezen of de 'politie te water' (art. 18), evenals het verdwijnen of beschadigen van boeien (art. 21). Er mag niets geloosd worden. Bij het meren mag u alleen daarvoor bestemde palen (dukdaifen) gebruiken. Die worden, net zoals tijdelijke hindernissen die boven water uitsteken, 's nachts gemarkeerd met groen boven 2x rood rondomschijnend (art. 23).

Lichten en dagmerken

Als bij BVA met één uitzondering:

- grote zeilboten (>20 m) moeten rood-boven-groen voeren in de top van de mast buiten de boordlichten en het heklucht (i.v.m. voorrang t.o.v. kleine schepen).

Bijzondere lichten en dagmerken*Politieboot*

- Normale verlichting wvs + blauw helder flikkerlicht rondom zichtbaar (zone tussen twee blauwe flikkerlichten is verboden gebied voor alle scheepvaart).

Drijvende leidingen

- Gewone, gele lichten (rondom schijnend) of gele vlaggen om de 50 meter.

Schip met gevaarlijke stoffen

- Een dergelijk schip voert overdag een rode vlag en 's nachts bijkomend een rood, rondomschijnend licht.

Diversen

U dient te stoppen bij het tonen van de geel-zwart geblokte L-vlag of het geluidsignaal 'kort, lang, kort, kort' (art. 40).

In de vaargeul mag u niet skiën of plankzeilen (art. 41).

Een klein schip moet zo hoog mogelijk een radarreflector voeren.

Vaarregels kleine schepen onderling

- Als bij het APSB
- Als extra: een schip dat moet uitwijken, moet dat doen over stuurboord.

Het vaartuig dat de stuurboordzijde van de vaargeul volgt, moet zijn weg vervolgen.

Documenten aan boord

- Een bijgewerkt exemplaar van dit reglement.
- Een bijgewerkte meest recente uitgave van de officiële zeekaart van de Beneden-Zeeschelde.

Verlichting, voorrangsregels en algemene begrippen zijn grotendeels zoals vermeld in BVA.

Het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust

Artikel 1

Het Kustreglement geldt globaal vanaf de laagwaterlijn tot 3 mijl, en vanaf de uiteinden van de permanente havenwerken. Het strand is de strook van de Belgische kust begrepen tussen de laagwater- en de hoogwaterlijn.

Artikel 5

U mag geen enkele haven binnenvaren indien dit bijvoorbeeld omwille van uw diepgang of averij een gevaar kan vormen. Vraag bij averij toestemming om binnen te varen. Dit kan het geval zijn in Blankenberge, waar de vaargeul erg ondiep is. Raadpleeg een almanak of de *Berichten aan Zeevarenden no. 1* voor de interpretatie van de invaartlichten. Naam en thuishaven moeten worden vermeld en de vlag moet gevoerd worden bij het binnen- en buitenvaren.

Artikel 10 e.a.

U moet in de toegangsgeulen en de havens met uw boot van een lengte van minder dan 20 meter over alles, zo dicht mogelijk stuurboordwal houden en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven. Met uw zeilboot mag u niet laveren in de toegangsgeulen, ankeren of gestopt liggen. Neem de kortste veilige weg naar uw bestemming. Indien u een motor heeft, moet u die gebruiken. Banken mag enkel met toestemming. Waterski is verboden.

Artikel 37

~~Roeiboten, en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 6 meter over alles, mogen niet uitvaren, indien de vanuit zee of parallel met de kust waaiende wind kracht 3 Beaufort of meer heeft. Indien de wind vanuit het land waait, wordt dit 4 Bf of meer. Dit geldt niet voor georganiseerde wedstrijden of zeilcursussen, voor zover afdoend toezicht is verzekerd. In de havens van Oostende en Zeebrugge (telkens op de seinmast van het Loodswezen) en in Blankenberge (op de mast ten westen van het vuurtorengebouw) wordt dit verbod weergegeven door een 'diabolo' overdag en een violet flikkerlicht 's nachts.~~

Artikel 39

Langs de stranden mogen vaartuigen enkel zee kiezen vanop de plaatsen en binnen de grenzen door de overheid vastgelegd. Behalve op die plaatsen mag geen enkel vaartuig het strand naderen tot op een afstand van 200 meter vanaf de laagwaterlijn.

p. 3

in de zone 1. In zone 0 geldt geen stuurbrevetplicht.
Is bovendien geldig voor de zones 2, 3 en 4.

Zone-indeling

Zone 0: de niet met de zee verbonden afgesloten wateren die door de Minister nominatief worden aangeduid; momenteel zijn er nog geen dergelijke wateren gedefinieerd;
zone 1: alle met de zee verbonden binnenwateren met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde;
zone 2: de Beneden-Zeeschelde;
zone 3: de havens van de kust;
zone 4: de zone vanaf het strand tot 6 zeemijl;
zone 5: de zone vanaf 6 zeemijl tot 60 zeemijl;
zone 6: de zone vanaf 60 zeemijl tot 200 zeemijl;
zone 7: de zone voorbij 200 zeemijl.

Op het examen BS worden 30 vragen gesteld, waarmee u maximaal 90 punten kunt halen. U moet op het geheel minimaal 60%, dus 54 punten behalen.

Op het aanvullend examen AS worden 30 supplementaire vragen gesteld, elk goed voor 3 punten. U dient ook daarop 54 punten te behalen.

Vanaf 1 januari 2021 is ook een praktijkexamen verplicht.

p. 6

Na BS: *KB* Koninklijk besluit betreffende de pleziervaart 2019. Dit KB is specifiek voor de pleziervaart en bevat belangrijke aanvullingen i.v.m. de vaaromstandigheden, registratie, veiligheid, uitrusting enz.

p. 7

Hoofdstuk 9. Dit hoofdstuk wordt vervangen en/of aangevuld door het KB . Het KB geeft nieuwe concrete aanwijzingen.

p. 8

binnenwateren zones 0, 1, 2 en 3

p. 9

APSB 1.02: De schipper moet tijdens de vaart altijd aan boord zijn en maakt deel uit van de bemanning. Hij moet de plaats en de werking van reddings- en blusmiddelen uitleggen aan alle opvarenden.

p. 10

Besturen van een pleziervaartuig:

Beperkt Stuurbrevet: zone 1

Algemeen Stuurbrevet: zones 2, 3 en 4.

Minimum leeftijd: 16 jaar

Onderaan: de CE-verklaring en de registratiedocumenten.

p. 11

KB Art. 2.1.1 Registratie van kleine schepen

Elk vaartuig van 2,5 tot 24 meter en de waterscooters moeten een registratiebrief aan boord hebben. Het registratienummer moet aan weerszijden in het midden of vooraan op de romp worden aangebracht. De naam wordt aan weerskanten achteraan op de romp of op de achterspiegel aangebracht.

Alle geregistreerde vaartuigen > 6,5 m en gemotoriseerde pleziervaartuigen (m.u.v. waterscooters) moeten de Belgische vlag voeren bij het in- en uitvaren van een Belgische haven, overdag in vreemde wateren en daarnaast ook op verzoek van de autoriteiten.

KB Art. 3.74 Uitrusting

Pleziervaartuigen moeten te allen tijde voldoende zijn uitgerust voor de zone waarin ze varen. Voor vaartuigen geregistreerd voor gebruik in de zones 0, 1, 2 en 3 is dat **zone 1**, voor de overige zones is dat **zone 4**. De lijst met noodzakelijke uitrusting wordt van kracht vanaf 16 mei 2020, jaarlijkse aanpassingen zijn mogelijk.

Alle veiligheidsuitrusting die zich aan boord van het pleziervaartuig bevindt moet zich in goede staat en bevinden en klaar zijn voor gebruik.

KB 3.82 Reddingsvesten/zwemvesten

Op zee is het dragen van een reddingsvest verplicht aan boord van een pleziervaartuig, **onder volgende omstandigheden**:

als de golfhoogte 1m of meer bedraagt of;
tussen zonsondergang en zonsopgang ('s nachts dus) of;
tussen 16 oktober en 15 mei (in het koude seizoen).

Verder geldt de verplichting altijd voor alle opvarenden tot 12 jaar of;
wanneer het pleziervaartuig 6,5m of korter is.

Voor pleziervaartuigen tot 6,5m binnen de 2 zeemijl mag de reddingsvest vervangen worden door een zwemvest.

KB 4.84 Bemanning

Pleziervaartuigen moeten voldoende bemand zijn met een bemanning die voldoende gekwalificeerd is voor de veilige navigatie en veiligheid aan boord.

p. 19

of in sluisen en op wachtplaatsen

p. 20

Nachtverlichting varende passagiersschepen schrappen

p. 28

Voor de marifoons op de binnenwateren is de ATIS-module verplicht (Automatic Transmitter Information System). Die module wordt bij aankoop geactiveerd met de scheepsgegevens en automatisch meegezonden bij het zenden. Een geschikte ontvanger kan die gegevens uitlezen, bijv. in nautische verkeerscentrales. De DW-module (Dual Watch, het snel kunnen wisselen tussen twee marifoonkanalen) wordt op de binnenwateren gedeactiveerd.

Wie de marifoon bedient moet een vergunning hebben.

In moeilijke omstandigheden bijv. in een engte of een moeilijke doorvaart moet men via het schip-schip kanaal (meestal kanaal 10) de scheepvaart in de buurt waarschuwen. Gebruik de marifoon ook wanneer de veiligheid van schip of bemanning in gevaar is.

p.38

Indien er uitzonderlijk geen regels van toepassing zijn, gaat groot voor klein.

p. 40 marge

Bij twijfel: pas de regels voor kruisende koersen toe.

p. 42 Voorrangsregels bij een engte

Ook via de marifoon kunnen er afspraken gemaakt worden.

...niet mogelijk is. De engte moet zonder onnodig oponthoud worden doorgevaren.

tek. 5 Het schip dat vóór de wind zeilt gaat voor.

p. 46

Niet varen bij slecht zicht.

p. 56

Wierpot: grof filter aan de koelwaterinlaat – makkelijk te reinigen

p. 114

Van stroomopwaarts naar stroomafwaarts = afvarend; van stroomafwaarts naar stroomopwaarts = opvarend, termen ook te vermelden bij het aanmelden aan bijv. een sluis via de marifoon.

p. 116

Deze BaS zijn een aanvulling op de 'Algemene tijdelijke voorschriften voor de waterweggebruiker', waarin de diverse waterwegen zeer gedetailleerd worden beschreven. Dit laatste is geen examenstof.

p. 124

of ColReg

Berichten aan Zeevarenden nr. 1 bevat concrete gegevens die ook van belang kunnen zijn voor de pleziervaart, zoals bijv. verkeersseinen voor de toegang tot de havens, belangrijke marifoonkanalen enz. Aanvullingen daarop worden vermeld in de verdere berichten, te downloaden op ... Dit is echter geen leerstof.

p. 125

Bij het uitwijken moet men de verkeersstroom volgen. Desnoods zet men de motor bij. In geval van pech roept men het controlecentrum op.

p. 136

Plezierboot: een schip dat, al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen onder welke vorm ook, aan pleziervaart doet of hiertoe bestemd is

p. 140

Tijdelijke vaste installaties voor werkzaamheden worden gemarkeerd met twee rode vlaggen loodrecht onder elkaar.

Bovenmaats zeeschip: +3 rondom zichtbare rode lichten in verticale lijn. Overdag een zwarte cylinder.

p. 141

Artikel 37 Pleziervaartuigen met een romplengte van minder dan 6 meter mogen bij een significante golfhoogte van > 100 cm niet verder dan 2 zeemijl uit de kust. Reddingsvest is verplicht.