

N. 92 — 2598

23 SEPTEMBER 1992. — Koninklijk besluit houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 4;

Gelet op 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;

Overwegende dat de Executieven zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Toepassingsveld

Artikel 1. § 1. Dit reglement is van toepassing op het Belgische gedeelte van het Kanaal van Gent naar Terneuzen, verder genoemd het kanaal.

Voor de toepassing van dit reglement wordt het kanaal begrensd :

1° in het zuiden :

door de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw, de noordelijke frontmuur van de Tolhuissluis en de denkbeeldige lijn getrokken door het kanaalwaartse uiteinde van het zuidelijk remningswerk van de Muidebrug en evenwijdig lopend met de lengte-as van deze brug;

2° in het noorden :

door de Belgisch-Nederlandse grens;

3° aan het Grootdok :

door de denkbeeldige lijn getrokken aan de kanaalzijde en lopende van het uiteinde van de westelijke naar het uiteinde van de oostelijke kaaimuur van het Grootdok, ten noorden van de scheepshelling;

4° aan de Ringvaart om Gent :

door de denkbeeldige lijn die de linkeroever van het kanaal op de plaats genaamd het Eiland van Langerbrugge, naar het zuiden verlengt;

5° aan het Schepen Sifferdok :

door de denkbeeldige lijn getrokken tussen de hoekpunten van de aan het kanaal uiteenlopende kaaimuren;

6° aan het Petroleumdok, de Moervaart en het Rodenhuizedok :

door de denkbeeldige lijn getrokken in het verlengde van de rechteroever van het kanaal.

§ 2. Het reglement is eveneens van toepassing in de Gentse Zeehaven, d.w.z. in de dokken en zijkanalen die met het kanaal in open gemeenschap zijn, met uitzondering evenwel van het Handelsdok, de Ringvaart om Gent en de Moervaart ten oosten van de spoorwegbrug.

Begripsomschrijvingen

Art. 2. § 1. In dit reglement wordt verstaan onder :

a) schip :

een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;

b) zeeschip :

een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

c) binnenschip :

een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

F. 92 — 2598

23 SEPTEMBRE 1992. — Arrêté royal portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 4;

Vu l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant :

1° mise en vigueur des modifications apportées au Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;

2° modification de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant exécution de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention précitée, Règlement y annexé et ses Annexes;

Considérant que les Exécutifs ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE Ier. — Dispositions générales

Champ d'application

Article 1er § 1er. Le présent règlement est applicable à la partie belge du Canal de Gand à Terneuzen, nommé ci-après le canal.

Pour l'application du présent règlement le canal est délimité :

1° au sud :

par le mur de front nord du barrage du Tolhuis, le mur de front nord de l'écluse du Tolhuis et la ligne fictive passant par l'extrémité côté canal de l'estacade sud du pont de Muide et tracée parallèlement à l'axe longitudinal de ce pont;

2° au nord :

par la frontière belgo-néerlandaise;

3° au Grootdok :

par la ligne fictive reliant du côté du canal l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok et le commencement du mur de quai oriental de ce bassin au nord de la rampe de mise à l'eau;

4° au Canal circulaire de Gand :

par la ligne fictive prolongeant vers le sud, la rive gauche du canal au lieu nommé Eiland van Langerbrugge;

5° au Schepen Sifferdok :

par la ligne fictive reliant les coins des murs de quai aboutissant au canal;

6° au Petroleumdok, le Moervaart et le Rodenhuizedok :

par la ligne fictive tracée dans le prolongement de la rive droite du canal.

§ 2. Le règlement est également applicable au port maritime de Gand, c.à.d. aux bassins et canaux directement reliés au canal à l'exception du Handelsdok, du Canal circulaire de Gand et du Moervaart à l'est du pont du chemin de fer.

Définitions

Art. 2. § 1er. Dans le présent règlement on entend par :

a) bateau :

tout objet flottant, y compris un objet sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de déplacement sur l'eau;

b) navire :

tout bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;

c) bateau fluvial :

tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

d) bovenmaats zeeschip :

een zeeschip dat wegens zijn afmetingen, met inbegrip van zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater, als dusdanig door de loodsdiensdienst wordt aangewezen overeenkomstig de door hem terzake vastgestelde en aan de varenden bekend gemaakte normen;

e) sleepboot : een werktuiglijk voortbewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;

f) zeilschip :

een schip dat onder zeil is mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;

g) klein schip :

een schip met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd duwboten, sleepboten en veerboten;

h) samenstel :

een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

i) veerpont :

een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij het vaarwater wordt overgestoken en dat door de beheerder van het kanaal als veerpont is aangeduid;

j) obstakel :

een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;

k) bijzonder transport :

een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt, schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;

l) werktuiglijk voortbewogen schip :

een schip dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

m) onmanoeuvrerbaar schip :

een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

n) beperkt manoeuvrerbaar schip :

een schip dat door de aard van zijn werkzaamheden beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is tijdig uit te wijken voor een ander schip;

Als beperkt manoeuvrerbaar schip worden onder meer beschouwd :

1° een schip bezig met het leggen, onderhouden of het lichten van een navigatiemerk, een kabel of een pijpleiding;

2° een schip bezig met bagger- of onderwaterwerkzaamheden of met hydrografische verrichtingen;

o) duwstel :

een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;

p) duwboot :

een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel, en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

§ 2. In dit reglement wordt verstaan onder :**a) vaarwater :**

het gedeelte van de abij artikel 1 vermelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;

b) hoofdvaarwater :

het gedeelte van de bij artikel 1 § 1 vermelde wateren;

c) kapitein of schipper :

degenen die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

d) bevoegde overheid :

de Gentse waterschout;

e) verkeersaanwijzing :

het bevel gegeven door een bevoegd persoon aan één of meer verkeersdeelnemers om inzake zijn of hun verkeersgedrag iets te doen of iets na te laten;

f) bevoegd persoon :

één der ambtenaren vermeld in artikel 54;

g) loodsdiensdienst :

de directeur van de loodsdiensdienst of zijn afgevaardigde;

d) navire de grandes dimensions :

tout navire qui, en raison de ses dimensions y compris son tirant d'eau par rapport à l'état de la voie navigable, est désigné comme tel par le service de pilotage conformément aux normes fixées en la matière par lui et communiquées aux navigateurs;

e) remorqueur : tout bateau à propulsion mécanique effectuant un service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;

f) bateau à voile :

tout bateau marchant à la voile, à condition toutefois que la machine propulsive éventuelle ne soit pas utilisée;

g) petite embarcation :

tout bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception des pousseurs, des remorqueurs et des bacs;

h) convoi :

tout convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;

i) bac :

tout bateau qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par le gestionnaire du canal;

j) obstacle :

toute épave, débris d'épave, engin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;

k) transport exceptionnel :

tout objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter pendant le déplacement, un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, ou qu'il est susceptible de causer des dommages aux ouvrages ou de couler bas ou de perdre sa cargaison;

l) bateau à propulsion mécanique :

un bateau qui est mû par ses propres moyens de propulsion;

m) bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre :

tout bateau qui, par une circonstance exceptionnelle, n'est pas en mesure de manoeuvrer comme requis par le présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bateau;

n) bateau à capacité de manœuvre restreinte :

tout bateau dont la capacité de manœuvre requise en vertu du présent règlement est limitée par la nature de ses activités, et qui ne peut donc pas s'écarter en temps utile de la route d'un autre.

Sont considérés comme bateaux à capacité de manœuvre restreinte notamment :

1° un bateau en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipeline, ou d'en assurer l'entretien;

2° un bateau en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou des travaux sous-marins;

o) convoi poussé :

tout ensemble de bateaux reliés entre eux, dont un au moins est placé devant le pousseur;

p) pousseur :

tout bateau à propulsion mécanique faisant partie d'un convoi poussé et spécialement construit ou aménagé pour assurer la propulsion par poussage.

§ 2. Dans le présent règlement on entend par :**a) voie navigable :**

la partie des eaux visées à l'article 1er qui est navigable pour les bateaux;

b) voie navigable principale :

la partie des eaux visées à l'article 1er, § 1er;

c) capitaine ou patron :

toute personne qui est chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou qui en fait en assume le commandement;

d) autorité compétente :

le commissaire maritime de Gand;

e) instruction :

l'injonction donnée par une personne compétente à un ou plusieurs participants à la circulation afin d'effectuer ou de ne pas effectuer une certaine action se rapportant à la circulation;

f) personne compétente :

un des fonctionnaires visés à l'article 54;

g) le service de pilotage :

le directeur du service de pilotage ou son délégué;

- h) beheerder :**
de eigenaar van het kanaal of van de Gentse Zeehaven dan wel de persoon die hij belast met het beheer van zijn voormeld goed;
- i) varende :**
wanneer het schip niet ten anker ligt, niet is gesmeerd en niet aan de grond zit;
- j) assisteren :**
het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden zijn aan of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;
- k) hoogte :**
1° voor alle schepen, uitgezonderd binnenschepen voorzien van een meetbrief : de hoogte boven de romp of de hoogte boven het hoogste doorlopende dek, of bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;
2° voor binnenschepen voorzien van een meetbrief : de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste toegelaten diepgang aangeven;
- l) lengte en breedte van een schip :**
lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;
- m) schepen in zicht van elkaar :**
wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;
- n) beperkt zicht :**
elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp of andere soortgelijke oorzaken;
- o) keren :**
dat het schip dat varende is zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer.

Algemene verplichtingen

Art. 3. § 1. De kapitein of schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement tenzij uit die bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.

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

§ 3. Bij het uitleggen en naleven van dit reglement moet goed rekening worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar afwijken van dit reglement noodzakelijk kunnen maken.

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

§ 5. a. De kapitein of schipper moet gevolg geven aan een verkeersteken of een voorschrift dat een verbod of een gebod bevat en rekening houden met een verkeersteken of een voorschrift dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel met een verkeersteken dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels die daarin voorkomen.

b. Onder verkeerstekens en voorschriften worden verstaan de verkeerstekens en voorschriften bedoeld in artikel 51, § 2.

§ 6. De kapitein of schipper moet aan de bevoegde personen de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van deze vergemakkelijken, teneinde deze in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.

§ 7. De schipper van een binnenschip dat één of meer andere binnenschepen voortbeweegt, is de schipper van het samenstel. Wanneer meer dan één binnenschip voor de voortbeweging zorgt, moet de schipper van het samenstel tijdig worden aangewezen.

HOOFDSTUK II. — Voorschriften betreffende de vaart

Afdeling 1. — Gedrag van de schepen bij elk soort zicht

Toepassing

Art. 4. De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht.

De nachtvaart is toegelaten op het kanaal.

- h) le gestionnaire :**
le propriétaire du canal ou du port maritime de Gand ou la personne qu'il a chargée de la gestion de la propriété en question;
- i) faisant route :**
quand un bateau n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué;
- j) assister :**
l'action d'assister un bateau à propulsion mécanique par l'intervention d'un ou de plusieurs remorqueurs reliés à ou en contact avec ce bateau;
- k) hauteur :**
1° pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage, la hauteur au-dessus de la coque ou au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord;
2° pour les bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage : la hauteur au-dessus du plan de marques de jauge indiquant le plan du plus grand enfoncement autorisé;
- l) longueur et largeur d'un bateau :**
sa longueur hors tout et sa plus grande largeur hors bordé;
- m) bateaux en vue l'un de l'autre :**
lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre;
- n) visibilité réduite :**
toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie, fumée, vapeur, ou pour toutes autres causes analogues;
- o) virer :**
le bateau faisant route virant de bord afin de naviguer dans le sens opposé à celui qui était le sien.

Obligations générales

Art. 3. § 1er. Le capitaine ou le patron répond du respect des dispositions du présent règlement, à moins qu'il ne ressorte de ces dispositions que d'autres personnes en répondent.

§ 2. Rien dans le présent règlement ne saurait exonérer le bateau, son armateur, son capitaine, son patron ou son équipage de la responsabilité des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application du présent règlement ou quant à toute précaution que commande l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bateau.

§ 3. L'interprétation et l'observation du présent règlement impliquent qu'il faut dûment tenir compte de tous les dangers inhérents à la navigation, des risques d'abordage et des circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des bateaux en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des dispositions du présent règlement pour éviter tout danger immédiat.

§ 4. Les membres de l'équipage sont tenus d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou le patron en vue de se conformer aux dispositions du présent règlement; même sans en avoir reçu l'ordre, ils sont également tenus de contribuer, au maximum, au respect des présentes dispositions.

§ 5. a. Le capitaine ou le patron doit se conformer à tout signal ou prescription contenant une interdiction ou une obligation et tenir compte de tout signal ou prescription contenant une recommandation ou une indication, de même que de tout signal destiné à marquer la voie navigable ou tout obstacle s'y trouvant.

b. On entend par signaux et prescriptions les signaux et prescriptions visés à l'article 51, § 2.

§ 6. Le capitaine ou le patron prêtera toute assistance requise aux personnes compétentes et leur facilitera notamment la montée à bord immédiate pour leur permettre de vérifier si les dispositions du présent règlement sont respectées.

§ 7. Le patron d'un bateau fluvial qui fait avancer un ou plusieurs autres bateaux fluviaux, est le patron du convoi. Lorsque plusieurs bateaux fluviaux assurent la progression, le patron du convoi sera désigné suffisamment à temps.

CHAPITRE II. — Règles de navigation

Section Ire. — Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité

Application

Art. 4. Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

La navigation de nuit est autorisée sur le canal.

Uitkijk

Art. 5. Een schip moet ten allen tijde door kijken en luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen aangepast aan de heersende omstandigheden en toestanden, goede uitkijk houden zodat de omstandigheden en het gevaar voor aanvaring volledig kunnen worden beoordeeld.

Veilige vaart

Art. 6. § 1. Een schip moet ten allen tijde een veilige vaart aanhouden zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermijding van aanvaring en kan worden gestopt binnen een aan de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand. Bij de bepaling van een veilige vaart moet onder meer rekening worden gehouden met de volgende factoren :

- a) door alle schepen :
- 1° het zicht;
 - 2° de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;
 - 3° de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - 4° bij nacht, de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;
 - 5° de toestand van de wind en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
 - 6° de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;
 - 7° de afmetingen van het schip;
 - 8° de aard van de lading;
- b) bovendien, door schepen uitgerust met een goed werkende radar :
- 1° de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;
 - 2° eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;
 - 3° de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;
 - 4° het feit dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen mogelijks niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;
 - 5° het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;
 - 6° de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving;
- c) bovendien, voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie : de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen via het door de loodsdiens daartoe aangewezen marifoonkanaal. Afgezien van de verplichting via het aangewezen marifoonkanaal de meldingen te doen die hun worden opgelegd door de loodsdiens mag het marifoonkanaal slechts worden gebruikt voor mededelingen omtrent de veiligheid van de scheepvaart en, in dringende gevallen, omtrent de beveiliging van de personen aan boord.

§ 2. Om een veilige vaart te kunnen aanhouden moet een schip, tenzij het wordt gesleept of geduwd, uitgerust zijn met een bedrijfsklare motor waarmee een snelheid van tenminste 6 km per uur door het water kan worden gehandhaafd.

§ 3. a) De hierna genoemde schepen moeten met een goed werkende marifooninstallatie zijn uitgerust en deze zo nodig gebruiken :

- 1° zeeschepen;
- 2° binnenschepen of duwstelen met een lengte van meer dan 110 m;
- 3° binnenschepen, duwstelen en gekoppelde samenstellen geladen met de gevaarlijke stoffen bedoeld in de bijlagen 2, 3 of 4.

b) Indien de lengte van een binnenschip of van een duwstel meer dan 110 m bedraagt, moet dit van een in twee richtingen werkende spreekverbinding zijn voorzien tussen de stuurhut en de kop van het schip of tussen de duwboot en de kop van het duwstel.

§ 4. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, als voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt :

a) telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golflslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, § 3 voorgeschreven lichten of dagmerken voeren;

Veille

Art. 5. Tout bateau doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles, adaptés aux circonstances et aux conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Vitesse de sécurité

Art. 6. § 1er. Tout bateau doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité lui permettant de prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et de s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes. Pour déterminer la vitesse de sécurité, il y a lieu notamment, de tenir compte des facteurs suivants :

- a) pour tous les bateaux :
- 1° la visibilité;
 - 2° la densité du trafic, y compris les concentrations de bateaux;
 - 3° la manoeuvrabilité du bateau et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
 - 4° de nuit, la présence d'un arrière plan lumineux tel que celui créé par des feux de rive ou une diffusion de lumière des propres feux du bateau;
 - 5° l'état du vent et la proximité de dangers pour la navigation;
 - 6° le tirant d'eau par rapport à la profondeur d'eau disponible;
 - 7° les dimensions du bateau;
 - 8° la nature de la cargaison;
- b) en outre, pour les bateaux munis d'un radar en bon état de fonctionnement :
- 1° les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - 2° les limitations éventuelles qui résultent de l'échelle de la portée utilisée sur le radar;
 - 3° l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et des autres conditions de nature à brouiller la détection au radar;
 - 4° le fait que des petites embarcations, des glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - 5° le nombre, la position et le mouvement des bateaux détectés par le radar;
 - 6° le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des bateaux et des autres objets dans les parages;
- c) en outre, pour les bateaux munis d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement : l'obligation d'utiliser comme il se doit les informations transmises par des stations terrestres et par d'autres bateaux via le canal de mariphonie désigné à cet effet par le service du pilotage. Abstraction faite de l'obligation qu'ont les bateaux de faire, via le canal de mariphonie désigné, les annonces qui leur sont imposées par le service de pilotage, le canal de mariphonie ne peut être utilisé que pour des communications relatives à la sécurité de la navigation et, en cas d'urgence, à la sécurité des personnes à bord.

§ 2. Pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité, tout bateau doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, être équipé d'un moteur prêt à fonctionner et permettant de maintenir par rapport à l'eau une vitesse d'au moins 6 km à l'heure.

§ 3. a) Les bateaux suivants doivent être équipés d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement et l'utiliser en cas de besoin :

- 1° les navires;
- 2° les bateaux fluviaux ou les convois poussés de plus de 110 m de long;
- 3° les bateaux fluviaux, les convois poussés ou accouplés, transportant des matières dangereuses visées aux annexes 2, 3 ou 4.

b) Lorsque la longueur d'un bateau fluvial ou d'un convoi poussé est supérieure à 110 m de long il doit être équipé d'une liaison phonique permettant l'intercommunication entre la timonerie et l'avant du bateau ou entre le pousseur et l'avant du convoi poussé.

§ 4. Les bateaux à propulsion mécanique doivent, s'il n'en résulte pour eux aucun danger immédiat, réduire à temps leur vitesse et, au besoin, s'arrêter :

a) lorsqu'ils s'approchent de bateaux auxquels les remous ou la succion pourraient causer un danger et qui montrent les feux ou les marques prescrits à l'article 31, § 3;

b) op plaatsen aangeduid door het teken « Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken » van bijlage 5.

§ 5. Wanneer schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat geen hindernis aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de engte vrij is.

§ 6. Het is verboden met een schip van 20 m lengte of meer zeilen te voeren of te zeilen.

§ 7. De maximum toegelaten snelheid bedraagt :

a) voor schepen met een diepgang van 10 m of meer : 9 km per uur;

b) voor schepen met een diepgang tussen 4,50 en 10 m : 12 km per uur;

c) voor schepen met een diepgang van 4,50 m of minder : 16 km per uur.

§ 8. Een schip mag niet varen indien door de wijze van belading of anderszins de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of indien het schip slecht bestuurbaar is of dreigt te zinken.

Gevaar voor aanvaring

Art. 7. § 1. Een schip moet alle beschikbare middelen gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt zodanig gevaar geacht te bestaan.

§ 2. Wanneer op een schip een goed werkende marifooninstallatie en goed werkende radarapparatuur zijn aangebracht, moet daarvan dusdanig gebruik gemaakt worden, dat vroegtijdige waarschuwing voor het gevaar voor aanvaring wordt verkregen.

§ 3. Er mogen geen gevolgtrekkingen worden gemaakt op grond van summier gegevens, vooral niet van summier gegevens verkregen met behulp van radar.

Maatregelen ter vermindering van aanvaringen

Art. 8. § 1. Alle maatregelen ter vermindering van aanvaarding moeten, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig en duidelijk zijn en op tijd worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.

§ 2. Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie, moet een schip vaart minderen of de vaart er geheel uithalen door stoppen of achteruit slaan.

§ 3. De maatregelen genomen ter vermindering van aanvaring met een ander schip moeten zodanig zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen moet zorgvuldig worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel voorbij is gevaren en goed vrij is.

Gedrag in en buiten het kanaal

Art. 9. § 1. Een schip dat in het kanaal varende is en de richting ervan volgt, moet de oever van het kanaal aan zijn stuurboordzijde houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

§ 2. Een schip dat het vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, mag de koerslijn van een schip dat in het vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat het vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteekt of van zijn ligplaats vertrekt, uitwijken.

§ 3. Een schip dat het kanaal wil binnenvaren mag de koerslijn van een schip dat in het kanaal vaart en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het het kanaal binnenvaart, uitwijken voor een schip dat het kanaal volgt.

§ 4. Het is zonder toestemming van de beheerder van de in artikel 1 vermelde wateren verboden met een schip :

a) zich zodanig op te houden of af te meren dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden;

b) ten anker te komen, ten anker te liggen of een anker te hebben uitstaan;

c) een anker, een kabel of een ketting te laten slepen.

§ 5. Het bepaalde in de voorgaande paragraaf is niet van toepassing :

a) indien dit voor de veiligheid noodzakelijk is;

b) aux endroits désignés par le signal « Interdiction de créer des remous » figurant à l'annexe 5.

§ 5. Lorsque des bateaux venant en sens opposés s'approchent d'une passe tellement étroite qu'il serait dangereux de s'y engager simultanément, le bateau qui n'a pas d'obstacle par tribord doit poursuivre sa route, tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.

§ 6. Il est interdit à tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m de porter des voiles ou de naviguer à la voile.

§ 7. La vitesse maximale autorisée est :

a) pour les bateaux d'un tirant d'eau égal ou supérieur à 10 m : de 9 km/heure;

b) pour les bateaux dont le tirant d'eau se situe entre 4,50 et 10 m : de 12 km/heure;

c) pour les bateaux d'un tirant d'eau égal ou inférieur à 4,50 m : de 16 km/heure.

§ 8. Un bateau ne peut naviguer lorsque, en raison du mode de chargement ou pour tout autre motif, la stabilité se trouve compromise ou lorsque le bateau n'est plus bien manœuvrable ou menace de couler.

Risque d'abordage

Art. 7. § 1^{er}. Tout bateau doit utiliser tous les moyens disponibles appropriés aux circonstances et aux conditions existantes pour déterminer s'il y a risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage il doit considérer que ce risque existe.

§ 2. Lorsqu'un bateau est muni d'une installation de mariphonie et d'une installation radar tous deux en bon état de fonctionnement, il est tenu de les utiliser de manière à obtenir suffisamment à temps l'avertissement nécessaire pour éviter tout danger d'abordage.

§ 3. On doit éviter de tirer des conclusions de renseignement insuffisants notamment de renseignements radar insuffisants.

Manœuvres pour éviter les abordages

Art. 8. § 1^{er}. Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être efficace, claire, être prise à temps et conformément aux bons usages maritimes.

§ 2. Si cela s'avère nécessaire pour éviter un abordage ou pour permettre de gagner du temps en vue de mieux apprécier la situation, le bateau réduira sa vitesse ou cassera son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière.

§ 3. Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre bateau doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre bateau soit définitivement paré et clair.

Conduite sur le canal et ses dépendances

Art. 9. § 1^{er}. Tout bateau faisant route sur le canal et qui en suit l'axe longitudinal doit, pour autant que cela puisse se faire en sécurité et sans danger, naviguer le plus près possible de la rive droite du canal.

§ 2. Il est interdit à tout bateau, traversant totalement ou partiellement la voie navigable ou quittant son poste d'amarrage, de croiser la route d'un bateau faisant route en suivant l'axe longitudinal de la voie navigable, lorsque cette manœuvre risque d'obliger ce dernier bateau à modifier son cap ou sa vitesse pour éviter l'abordage. En cas de danger d'abordage, le bateau traversant totalement ou partiellement une voie navigable ou quittant son poste d'amarrage, est tenu de s'écarter.

§ 3. Tout bateau voulant s'engager dans le canal ne peut croiser la route d'un bateau faisant route sur le canal et qui en suit l'axe longitudinal, si cette manœuvre obligeait ce dernier bateau à modifier son cap ou sa vitesse pour éviter l'abordage.

S'il y a un risque d'abordage le bateau cité en premier lieu doit à l'endroit où il s'engage dans le canal s'écarter de la route du bateau qui y est engagé.

§ 4. Sauf autorisation du gestionnaire des eaux visées à l'article 1^{er} il est interdit à tout bateau :

a) de s'arrêter ou d'amarrer de façon telle à gêner d'autres bateaux;

b) de venir au mouillage, d'être au mouillage ou d'avoir une ancre mouillée;

c) de laisser traîner une ancre, un câble, ou une chaîne.

§ 5. Les dispositions du paragraphe précédent ne sont pas d'application :

a) en cas de nécessité pour la sécurité;

b) op de door de beheerder aangewezen ligplaatsen en op wachtplaatsen voor sluizen en bruggen, mits dat niet geschiedt binnen een afstand van 100 m van plaatsen waar zich kabels of buisleidingen bevinden.

§ 6. Het is verboden in het kanaal met een schip af te meren, tenzij dit is toegestaan.

§ 7. De kapitein of schipper van een gemeerd schip is verplicht :

a) aan een ander schip dat wil vertrekken of verhalen, laden of lossen dan wel ruimte wil hebben voor het langs zij komen van een schip ten behoeve van overslag, de nodige medewerking te geven;

b) te gedogen dat een ander schip verbinding met de wal heeft anders dan om te laden of te lossen;

c) op de eerste vordering van de bevoegde overheid of van de beheerder van de kaai of de aanlegplaats, zijn schip onverwijld te verhalen of te doen verhalen, dan wel met zijn schip het vaarwater te verlaten.

§ 8. Voor het vastmaken van meerdraden, kabels of kettingen mag alleen gebruik gemaakt worden van de daartoe bestemde voorzieningen.

§ 9. Een schip mag ankeren noch afmeren op minder dan :

a) 10 m van een schip dat een blauw licht of een blauwe kegel, bedoeld in artikel 25, § 2, a, voert;

b) 50 m van een schip dat twee blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, § 2, b, of een rood helder rondom zichtbaar licht of de seinvlag « B » van het Internationale Seinboek, bedoeld in artikel 25, § 1, voert;

c) 100 m van een schip dat drie blauwe lichten of kegels, bedoeld in artikel 25, § 2, c, voert.

§ 10. Het verbod in § 9, a, geldt niet voor een schip dat eveneens dit licht of dit dagmerk voert. Het verbod geldt ook niet voor een schip dat dit licht of dit dagmerk niet voert, doch waarvoor overeenkomstig het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR) een certificaat van goedkeuring is verleend, indien het voldoet aan de veiligheidsvoorschriften voor een schip dat ingevolge artikel 25, § 2, a, verplicht is een blauw licht of een blauwe kegel te voeren.

§ 11. De beheerder kan voor het ankeren en afmeren kleinere afstanden toestaan dan die in § 9 worden vermeld.

§ 12. Het bepaalde in de §§ 9, 10 en 11 is van overeenkomstige toepassing voor de afstanden waarbinnen schepen, bedoeld in artikel 25, niet mogen ankeren of afmeren ten opzichte van een ander schip.

Het keren

Art. 10. § 1. Een schip dat wil keren mag de koerslijn van een schip dat in het vaarwater varende is en de richting ervan volgt, niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers van vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen. Een schip dat wil keren moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte indien het keren respectievelijk over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

§ 2. Een schip mag niet keren vóór de ingang van een dok, zijkanaal of de toegang tot een sluis wanneer andere schepen die verlaten of aanlopen.

Afdeling 2

Gedrag van de schepen die in zicht van elkaar zijn

Toepassing

Art. 11. De voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing op schepen die in zicht van elkaar zijn.

Afstand houden van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Art. 12. Behalve bij oplopen of voorbijvaren met tegengestelde koersen, mag een schip niet varen binnen een afstand van 50 m van een schip dat de lichten of dagmerken voert voorgeschreven in artikel 25, §§ 1 en 2, a, b en c.

Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen

Art. 13. § 1. Elk schip dat een ander schip oploopt, moet uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.

§ 2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5° achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklicht daarvan zou kunnen zien doch geen van de beide zijlichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin

b) aux postes d'amarrage désignés par le gestionnaire du canal et aux endroits d'attente devant les écluses et les ponts à condition que ces endroits soient situés à plus de 100 mètres des emplacements de câbles ou des conduites.

§ 6. Tout amarrage de bateau est interdit sur le canal, à moins qu'il ne soit autorisé.

§ 7. Le capitaine ou le patron d'un bateau amarré est tenu :

a) de prêter le concours nécessaire à tout autre bateau voulant partir ou déhaler, charger ou décharger, ou souhaitant disposer de l'espace nécessaire pour accueillir sur son flanc un bateau en vue d'un transbordement;

b) de tolérer qu'un autre bateau ait accès au quai même lorsque ce n'est pas pour charger ou pour décharger;

c) à la première requête de l'autorité compétente ou du gestionnaire du quai ou du poste d'amarrage de déhaler ou de faire déhaler aussitôt son bateau, ou de quitter avec celui-ci la voie navigable.

§ 8. Pour la fixation d'amarres, de câbles ou de chaînes, il ne sera fait usage que des dispositifs prévus à cet effet.

§ 9. Les bateaux ne peuvent mouiller ni amarrer à une distance inférieure :

a) à 10 m d'un bateau montrant un feu bleu ou un cône bleu, tels que visés à l'article 25, § 2, a;

b) à 50 m d'un bateau montrant deux feux bleus ou cônes bleus, tels que visés à l'article 25, § 2, b, ou un feu rouge brillant visible sur tout l'horizon ou le pavillon « B » du Code international des Signaux, tels que visés à l'article 25, § 1^{er};

c) à 100 m d'un bateau montrant trois feux bleus ou cônes bleus, tels que visés à l'article 25, § 2, c.

§ 10. L'interdiction figurant au § 9 a, ne s'applique pas au bateau qui montre également ce feu ou cette marque. L'interdiction ne s'applique pas davantage au bateau qui ne montre pas ce feu ou cette marque, mais pour lequel, conformément au règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) un certificat d'agrément a été délivré, s'il satisfait aux prescriptions de sécurité applicables aux bateaux qui, en vertu de l'article 25, § 2, a, sont tenus de montrer un feu bleu ou un cône bleu.

§ 11. En ce qui concerne le mouillage et l'amarrage, le gestionnaire peut autoriser des distances inférieures à celles visées au § 9.

§ 12. Les dispositions des §§ 9, 10 et 11 sont applicables, par analogie, en ce qui concerne les distances par rapport à un autre navire, auxquelles les bateaux visés, à l'article 25, ne peuvent ni mouiller ne s'amarrer.

Virer

Art. 10. § 1^{er}. Tout bateau qui veut virer, ne peut croiser la route d'un bateau faisant route en suivant l'axe longitudinal de la voie navigable lorsque cette manœuvre obligerait ce dernier à modifier sa route ou sa vitesse pour éviter un abordage. Le bateau qui veut virer doit signaler à temps son intention aux bateaux se trouvant à proximité en émettant un son prolongé suivi de un ou de deux sons brefs, selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; ce signal doit, au besoin, être répété.

§ 2. Aucun bateau ne peut virer devant l'entrée d'une darse, d'un canal latéral ou devant l'accès d'une écluse lorsque d'autres bateaux en débouchent ou s'y dirigent.

Section 2

Conduite des bateaux en vue les uns des autres

Champ d'application

Art. 11. Les règles de la présente section s'appliquent aux bateaux qui sont en vue les uns des autres.

Distance à respecter à l'égard de bateaux transportant des matières dangereuses

Art. 12. Sauf s'il dépasse un bateau ou s'il croise un bateau venant en sens inverse, aucun bateau ne peut naviguer à moins de 50 m d'un bateau montrant les feux ou les marques prescrits par l'article 25, §§ 1^{er} et 2, a, b et c.

Rattraper et interdiction de naviguer à même hauteur

Art. 13. § 1. Tout bateau qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

§ 2. Un bateau est considéré comme en rattrapant un autre lorsqu'il s'en approche en venant par plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire lorsqu'il se trouve, par rapport au bateau rattrapé, dans une position telle que, de nuit il n'en pourrait voir que le feu arrière mais aucun de ses feux de côté. Aucun changement ultérieur du relèvement entre les deux bateaux ne pourra faire considérer le bateau qui rattrape comme croisant la route de

van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaren en goed vrij is.

§ 3. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, moet het zich als oplopend schip beschouwen en uitwijken.

§ 4. Een schip dat een ander schip oploopt, moet aan de bakboordzijde van dat schip voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden als het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee stoten gevolgd door twee korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn bakboordzijde geven, dan moet het naar stuurboord uitwijken en één korte stoot geven.

§ 5. Wanneer de omstandigheden daartoe noodzaken, mag het oplopende schip in afwijking van hetgeen in § 4 is voorgeschreven aan de stuurboordzijde van het opgelopene voorbijvaren. Wanneer het oplopen slechts kan plaatsvinden als het opgelopen schip maatregelen neemt om een veilig voorbijvaren mogelijk te maken, moet het schip dat wil oplopen, tijdig zijn voornemen kenbaar maken door het geven van twee lange stoten gevolgd door één korte. Kan het opgelopen schip ruimte aan zijn stuurboordzijde geven dan wijkt het naar bakboord uit en geeft twee korte stoten.

§ 6. Het opgelopen schip moet tenminste vijf korte stoten geven als het niet kan medewerken tot het oplopen of als het oplopen naar zijn mening onmogelijk is.

§ 7. Een schip mag, behoudens toestemming van de loodsdiens, een bovenmaats zeeschip dat varende is en de lichten of het dagmerk voert omschreven in artikel 28, niet oplopen en voorbijvaren.

§ 8. Het opgelopen schip is verplicht het oplopen te vergemakkelijken door tijdig en genoegzaam vaart te verminderen en het oplopende schip zoveel mogelijk ruimte te geven.

§ 9. Schepen mogen niet op gelijke hoogte blijven varen tenzij dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart kan geschieden.

Rechten tegen elkaar in sturen

Art. 14. § 1. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren.

§ 2. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip een ander dusdanig recht of bijna recht vooruit ziet dat het, bij nacht, de toplichten daarvan in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of beide zijdelichten zou kunnen zien.

Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, moet het aannemen dat dit het geval is en dienovereenkomstig handelen.

Koers kruisen

Art. 15. Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat dit gevaar voor aanvaring medebrengt, moet, behalve waar artikel 9, §§ 2 en 3, anders voorschrijft, het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

Art. 16. Elk schip dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip moet, voor zover dit mogelijk is, bijtijds ruim voldoende maatregelen nemen om goed vrij te blijven.

Maatregelen van het schip dat koers moet houden

Art. 17. § 1. Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken moet het andere zijn koers behouden in zover bij dit reglement niet anders is bepaald.

§ 2. Het schip dat zijn koers moet behouden, mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren, zodra hem duidelijk wordt dat het schip, dat verplicht is uit te wijken, niet de passende maatregelen neemt die ingevolge dit reglement zijn voorgeschreven.

§ 3. Indien ten gevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is koers te behouden, zich zo dicht bij het andere bevindt dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.

§ 4. Dit artikel onthefft het schip dat verplicht is uit te wijken, niet van die verplichting.

l'autre au sens du présent règlement, ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du bateau rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

§ 3. Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il se considérera comme bateau en rattrapant un autre et s'écartera de l'autre.

§ 4. Tout bateau qui en rattrape un autre doit dépasser à bâbord de ce dernier. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau rattrapé ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître son intention à temps par deux sons prolongés, suivis de deux sons brefs. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à bâbord, il vient sur tribord et émet un son bref.

§ 5. Lorsque les circonstances l'y obligent, le bateau qui rattrape peut, par dérogation aux dispositions du § 4, passer à tribord du bateau rattrapé. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau rattrapé ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître son intention à temps par deux sons prolongés suivis d'un son bref. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à tribord, il vient sur bâbord et émet deux sons brefs.

§ 6. Lorsque le bateau rattrapé ne peut faciliter la manoeuvre de rattrapage ou qu'il estime que celle-ci est impossible, il doit émettre au moins cinq sons brefs.

§ 7. Sauf autorisation du service du pilotage, aucun bateau ne peut rattraper ni dépasser un navire de grandes dimensions faisant route et montrant les feux ou la marque visés à l'article 28.

§ 8. Le bateau rattrapé est obligé de faciliter le rattrapage en réduisant suffisamment et à temps sa vitesse et en laissant l'espace nécessaire au bateau qui rattrape.

§ 9. Les bateaux ne peuvent continuer à naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation.

Routes directement opposées

Art. 14. § 1^{er}. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux viendra sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

§ 2. Une telle situation est supposée exister lorsqu'un bateau en voit un autre droit ou quasiment droit devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de tête de mât de l'autre bateau en alignement ou presque, et/ou ses deux feux de côté.

Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il se trouve dans une telle situation, il considérera que cette situation existe et manoeuvrera en conséquence.

Routes qui se croisent

Art. 15. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique suivent des routes qui se croisent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, sauf disposition contraire prévue à l'article 9, §§ 2 et 3, et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser la route de l'autre sur l'avant.

Mesures du bateau qui doit s'écarter

Art. 16. Tout bateau qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter largement.

Manoeuvres du bateau qui doit tenir le cap

Art. 17. § 1^{er}. Lorsque l'un des deux bateaux est obligé de s'écarter de la route de l'autre, ce dernier est tenu de maintenir le cap pour autant que le présent règlement n'en dispose autrement.

§ 2. Le bateau qui doit tenir le cap, peut toutefois effectuer une manoeuvre pour éviter l'abordage dès qu'il lui apparaît que le bateau qui doit s'écarter, n'effectue pas les manoeuvres appropriées prescrites par le présent règlement.

§ 3. Lorsque, par une cause quelconque, le bateau qui doit tenir le cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du bateau qui doit s'écarter, il est tenu pour sa part d'effectuer les manoeuvres les plus appropriées pour éviter l'abordage.

§ 4. Le présent article ne saurait dispenser de cette obligation, le bateau qui doit s'écarter.

Vorrangsregels

Art. 18. § 1. Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft :

a) moet een schip dat varende is uitwijken voor :

- 1° een onmanoeuvrerbaar schip;
- 2° een bovenmaats zeeschip;
- 3° een beperkt manoeuvreerbaar schip;

b) moet een bovenmaats zeeschip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip;

c) moet een beperkt manoeuvreerbaar schip dat varende is uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

d) moet een klein schip dat varende is, uitwijken voor andere dan kleine schepen.

§ 2. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de beheerder zijn aangewezen is het een bovenmaats zeeschip verboden een ander bovenmaats zeeschip met tegenstelde koersen voorbij te varen.

§ 3. Buiten de gedeelten van het kanaal die door de beheerder zijn aangewezen, is het een zeeschip met een lengte van 245 m of meer en een duwstel of een gekoppeld samenstel met een breedte van 15 m of meer verboden elkaar met tegengestelde koersen voorbij te varen.

§ 4. Wanneer twee kleine schepen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die schepen de stuurboordzijde van het vaarwater houdt dan moet dit schip zijn weg vervolgen en moet het andere schip uitwijken.

§ 5. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet behoudens in het geval genoemd in § 4 :

a) het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere;

b) het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip.

§ 6. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in § 4 :

a) twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbij varen;

b) de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft, uitwijken.

§ 7. Een klein schip dat ingevolge één der voorgaande paragrafen verplicht is uit te wijken moet dit tijdig en naar stuurboord doen en moet, indien de omstandigheden dit toelaten, vermijden vóór het andere schip over te lopen.

§ 8. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in § 4 :

a) wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;

b) wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip wijken voor het lijwaartse;

c) een schip dat over stuurboordboeg ligt en dat aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, voor laatstgenoemd schip uitwijken.

Afdeling 3. — Gedrag van de schepen bij beperkt zicht

Gedrag bij beperkt zicht

Art. 19. § 1. De voorschriften van dit artikel zijn van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.

§ 2. Elk schip moet een veilige vaart aanhouden aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht en zonodig stoppen. Een werktuiglijk voortbewogen schip moet zijn machines gereed hebben teneinde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.

§ 3. Met uitzondering van een klein schip moet elk schip dat niet met behulp van radar vaart, voorop een uitkijk hebben die zich hetzij binnen gezichts- en/of gehoorafstand van de kapitein of van de schipper bevindt, hetzij een spreekverbinding met hem heeft.

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

Règles de priorité

Art. 18. § 1^{er}. Sauf dispositions contraires de l'article 13 :

a) tout bateau faisant route doit s'écarter de la route :

- 1° d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
- 2° d'un navire de grandes dimensions;
- 3° d'un bateau à capacité de manœuvre restreinte;

b) tout navire de grandes dimensions faisant tout doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;

c) tout bateau à capacité de manœuvre restreinte faisant route doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre et d'un navire de grandes dimensions;

d) toute petite embarcation faisant route doit s'écarter de la route de tout autre bateau autre qu'une petite embarcation.

§ 2. Sauf dans les parties du canal désignées par le gestionnaire deux navires de grandes dimensions ne peuvent se croiser en suivant des routes opposées.

§ 3. Sauf dans les parties désignées par le gestionnaire un navire de grandes dimensions d'une longueur de 245 m ou plus et un convoi poussé ou accouplé d'une largeur de 15 m ou plus ne peuvent se croiser en suivant des routes opposées.

§ 4. Lorsque deux petites embarcations s'approchent l'une de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, celle qui se trouve du côté tribord de la voie navigable poursuivra sa route, tandis que l'autre devra s'écarter.

§ 5. Lorsqu'une petite embarcation à propulsion mécanique, une petite embarcation mue par la force musculaire, une embarcation à voile d'une longueur de moins de 20 m se rapprochent l'une de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, il faut, sauf dans le cas visé au § 4 :

a) que la petite embarcation à propulsion mécanique s'écarte de l'autre;

b) que la petite embarcation mue par la force musculaire s'écarte de l'embarcation à voile.

§ 6. Lorsque, sauf dans le cas visé au § 4 :

a) deux petites embarcations à propulsion mécanique se dirigent en ligne droite ou presque l'une vers l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, toutes deux viendront sur tribord pour passer à bâbord de l'autre;

b) les routes suivies par deux petites embarcations à propulsion mécanique se croisent de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, la petite embarcation qui a l'autre à son tribord doit s'écarter.

§ 7. Toute petite embarcation qui, en vertu des dispositions des paragraphes précédents, est tenue de s'écarter, manoeuvrera à temps et sur tribord et, si les circonstances le permettent, évitera de croiser la route de l'autre petite embarcation sur l'avant.

§ 8. Lorsque deux bateaux à voile, d'une longueur inférieure à 20 m, s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, ils doivent sauf sans le cas prévu au § 1^{er} se conformer aux prescriptions suivantes :

a) quand ces bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

b) quand ces bateaux reçoivent le vent du même bord celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

c) quand un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de ce dernier.

Section 3. — Conduite des bateaux par visibilité réduite

Conduite par visibilité réduite

Art. 19. § 1. Les dispositions du présent article s'appliquent aux bateaux ne se trouvant pas en vue les uns des autres, et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité d'une zone à visibilité réduite.

§ 2. Tout bateau doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite et, au besoin, s'arrêter. Un bateau à propulsion mécanique doit tenir ses machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

§ 3. Hormis les petites embarcations, tout bateau ne naviguant pas au radar est tenu de placer à l'avant une vigie se trouvant soit à portée de vue et/ou à portée de voix du capitaine ou du patron, soit en liaison phonique avec celui-ci.

§ 4. Un bateau qui détecte seulement au radar la présence d'un autre bateau, doit déterminer, s'il existe une possibilité de situation rapprochée de telle façon qu'elle risque de provoquer un abordage. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation.

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

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

§ 6. Binnenschepen mogen slechts met behulp van radar varen als :

1. ze zijn uitgerust met een voor de behoeften van de binnenvaart geschikte radarinstallatie en een bochtaanwijzer;
2. ze zijn uitgerust met marifooninstallatie waarmee het onderhouden van verbinding tussen schepen onderling mogelijk is;
3. zich aan boord een persoon bevindt die houder is van een diploma dat overeenkomstig de daaromtrent vastgestelde regelen is afgegeven.

De radar, de bochtaanwijzer, en de marifooninstallatie moeten goed functioneren en goedgekeurd zijn.

§ 7. Bij het varen bij beperkt zicht met behulp van radar moet de marifoon voortdurend op het kanaal zijn ingeschakeld dat is voorgeschreven en aan de zeevarenden en de schipperij is bekendgemaakt, hetzij om uit te luisteren, hetzij om inlichtingen te geven ten behoeve van andere schepen.

De marifoon moet tevens worden gebruikt voor het onderhouden van verbinding met de bevoegde personen aan de wal.

HOOFDSTUK III. — Lichten en dagmerken

Toepassing

Art. 20. § 1. Zeeschepen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeeschepen in afwijking daarvan de voorschriften van dit reglement van toepassing zijn.

§ 2. De voorschriften in dit hoofdstuk moeten onder alle weersomstandigheden worden nageleefd.

§ 3. a) De voorschriften betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsopgang tot zonsopgang en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond;

b) De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden gevoerd, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsopgang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dat noodzakelijk wordt geacht;

c) Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen of voor het verkeer te land gevaar of hinder kan ontstaan.

§ 4. De voorschriften betreffende de dagmerken moeten overdag worden nageleefd en gedurende die tijd mogen geen andere dagmerken worden getoond.

§ 5. De in dit reglement vermelde lichten of dagmerken mogen alleen worden gevoerd of getoond in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Begripsomschrijvingen

Art. 21. § 1. Lichten.

In dit reglement wordt verstaan onder :

a) toplicht : een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsrichting van het schip, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 22,5° van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip;

b) zijdelichten : een groen helder licht geplaatst aan stuurboordzijde en een rood helder licht geplaatst aan bakboordzijde, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 112,5° van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsrichting;

c) heklicht : een wit helder of gewoon licht geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 135° van recht achteruit over 67,5° naar elke zijde van het schip;

d) sleeplicht : een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder littera c);

e) rondom zichtbaar licht : een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360°;

f) flikkerlicht : een rondom zichtbaar licht dat flikkert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van tenminste 50 flikkeringen per minuut.

§ 5. Sauf lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout bateau qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre bateau, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre bateau situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap.

Il doit au besoin casser son erre et, en tout cas, manœuvrer avec une extrême prudence jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

§ 6. Les bateaux fluviaux ne peuvent naviguer au radar qu'à condition :

1. d'être équipés d'une installation radar convenant aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de virage;
2. d'être équipés d'une installation de mariphonie permettant de rester en liaison avec d'autres bateaux;
3. d'avoir à bord une personne titulaire d'un diplôme délivré conformément aux règles fixées en la matière.

Le radar, l'indicateur de virage et l'installation de mariphonie doivent bien fonctionner et être agréés.

§ 7. En cas de navigation au radar par visibilité réduite, le mariphone restera branché en permanence sur le canal indiqué et communiqué aux navigateurs et à la batellerie, soit en vue de rester à l'écoute, soit en vue de fournir des informations utiles à d'autres bateaux.

Le mariphone sera également utilisé pour assurer la liaison avec les personnes compétentes à qual.

CHAPITRE III. — Feux et marques

Application

Art. 20. § 1. Les navires doivent montrer, conformément au règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, les feux et les marques prescrits à moins que le présent règlement ne stipule, par dérogation au dit règlement, que ces navires sont soumis aux dispositions du présent règlement.

§ 2. Les dispositions du présent chapitre doivent être observées en toutes circonstances météorologiques.

§ 3. a) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Au cours de cette période, il est interdit de montrer d'autres feux;

b) Les feux prescrits doivent, lorsqu'ils sont portés, être également montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où c'est jugé nécessaire;

c) Il est interdit à tout bateau d'utiliser des feux aveuglants susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour d'autres bateaux ou pour le trafic à terre.

§ 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Durant cette période, il est interdit de montrer d'autres marques.

§ 5. Les feux ou les marques prescrits par le présent règlement ne peuvent être portés ou montrés que dans les circonstances et aux fins définies dans le présent règlement.

Définitions

Art. 21. § 1er. Feux.

Dans le présent règlement, on entend par :

a) feu de tête de mât : un feu blanc puissant placé au-dessus de l'axe longitudinal du bateau, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 22,5° et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord du bateau;

b) feux de côté : un feu vert clair placé à tribord et un feu rouge clair placé à bâbord projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5° et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de leur côté respectif et placés sur une seule ligne, perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;

c) feu de poupe : un feu blanc clair ou normal, placé aussi près que possible de la poupe projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5° de chaque bord à partir de l'arrière;

d) feu de remorquage : un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini à la lettre c);

e) feu visible de tous les côtés : un feu visible sur le parcours d'un arc d'horizon de 360°;

f) feu scintillant : un feu à éclats réguliers visible sur tout l'horizon et dont le rythme est d'au moins 50 éclats par minute.

§ 2. Dagmerken.

a) De voorgeschreven dagmerken moeten tenzij in dit reglement anders bepaald, zwart zijn en de volgende afmetingen hebben :

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

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

b) De voorgeschreven vlaggen moeten rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van ten minste 0,75 m bij een breedte van ten minste 0,90 m;

c) Vorm en kleur van de dagmerken moeten steeds herkenbaar zijn.

§ 3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken.

De loodrechte onderlinge afstand tussen de lichten of de dagmerken bedraagt, tenzij in dit reglement anders is bepaald, tenminste 0,50 m en ten hoogste 2 m. Indien meer dan twee van dergelijke lichten of dagmerken worden gevoerd, moeten de onderlinge afstanden gelijk zijn.

§ 4. Bijzondere regeling.

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

Zichtbaarheid van de lichten.

Art. 22. In dit reglement wordt verstaan onder :

a) zichtbaar : zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;

b) gewoon licht, helder licht en krachtig licht : lichten die op een afstand van onderscheidenlijk tenminste 1 000 m, 2 000 m en 3 000 m zichtbaar zijn.

Werktuiglijk voortbewogen schip

Art. 23. § 1. Een werktuiglijk voortbewogen schip, dat varende is, moet voeren :

- a) een toplicht op het voorschip;
- b) een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;

- c) zijdelichten;
- d) een heklicht.

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

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

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

§ 4. Bij de doorvaart van een opening van een brug met een beperkte doorvaarthoogte of van een ander kunstwerk mogen de in §§ 2 en 3 van dit artikel bedoelde lichten zoveel lager worden gevoerd als hiervoor nodig is.

§ 5. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst.

§ 6. Samenstellen van varende, langzij aan elkaar gekoppelde schepen, niet zijnde kleine schepen, moeten voeren :

- a) op elk voortstuwend schip : het toplicht of de toplichten;
- b) op elk niet voortstuwend schip : een rondom zichtbaar wit helder licht, geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwende schip en bij een lengte van meer dan 110 m twee dergelijke lichten op gelijke hoogte één voorop en één achterop;
- c) de zijlichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppelde samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 m lager dan het licht bedoeld onder letter b);
- d) op elk schip, het heklicht.

§ 2. Marques.

a) A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les marques prescrites doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

1. un ballon : au moins 0,50 m de diamètre;
2. un cylindre : au moins 0,50 m de diamètre et une hauteur égale au double du diamètre;
3. un cône : une base d'au moins 0,50 m de diamètre et une hauteur égale au diamètre de la base;
4. un bicône : deux cônes tels que définis au 3, ci-dessus et ayant une base commune.

Chacune des marques prescrites peut être remplacée par un objet susceptible d'être considéré comme tel;

b) les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et avoir une hauteur d'au moins 0,75 m et une largeur d'au moins 0,90 m;

c) La forme et la couleur des marques doivent toujours être reconnaissables.

§ 3. Distance entre les feux ou les marques.

La distance verticale entre les feux ou les marques est de 0,50 m au moins et de 2 m au plus, à moins que le présent règlement n'en dispose autrement. Lorsque le bateau porte plus de deux de ces feux ou marques, ils doivent être placés à distance égale les uns des autres.

§ 4. Réglementation particulière.

Si les dimensions du bateau forment un obstacle pour montrer les feux et les marques prescrits au §§ 2 et 3, des marques plus petites, adaptées aux dimensions du bateau, peuvent être utilisées et les distances entre les feux ou les marques peuvent être réduites en rapport avec ces dimensions.

Visibilité des feux.

Art. 22. Dans le présent règlement, on entend par :

a) visible : visible par nuit sombre et par ciel serein;

b) feu ordinaire, feu clair et feu puissant : des feux visibles à des distances respectives d'au moins 1 000 m, 2 000 m et 3 000 m.

Bateau à propulsion mécanique

Art. 23. § 1^{er}. Tout bateau à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- a) un feu de tête de mât à l'avant;
- b) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;
- c) des feux de côté;
- d) un feu de poupe.

Un bateau fluvial à propulsion mécanique d'une longueur égale ou inférieure à 110 m n'est pas tenu de montrer le second feu de tête de mât, mais peut le faire.

§ 2. Le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 m au moins pour les bateaux d'une longueur de 40 m ou plus et à une hauteur de 4 m au moins pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m, mais de toute façon à 1 m au moins au-dessus des feux de côté.

§ 3. Lorsque deux feux de tête de mât sont montrés, le feu arrière doit se trouver au moins 3 m plus haut que le feu avant ou le plus haut des feux visés à l'article 24, §§ 1^{er} et 2. La distance horizontale entre les deux feux ne peut être inférieure à la moitié de la longueur du bateau.

§ 4. Lors du passage sous un pont à tirant d'air limité, ou sous tout autre ouvrage d'art, les feux visés au §§ 2 et 3 du présent article peuvent être abaissés d'autant que de besoin.

§ 5. Les feux de côté doivent se trouver à même hauteur.

§ 6. Tout convoi composé de bateaux accouplés, n'étant pas des petites embarcations, doit montrer en faisant route :

- a) sur chaque bateau, propulseur, le ou les feux de tête de mât;
- b) sur chaque bateau non propulseur, un feu blanc clair, visible de tous les côtés, placé à une hauteur suffisante, mais pas plus haut que le feu de tête de mât avant du bateau propulseur et si la longueur est supérieure à 110 m, deux feux semblables placés à hauteur égale, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière;
- c) les feux de côté placés sur les flancs du convoi, autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu visé à la lettre b);
- d) sur chaque bateau, le feu de poupe.

Slepen en assisteren

Art. 24. § 1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen schip dat één of meer schepen sleept of assisteert, moet, behalve de zijdelichten en het heklucht, onder of boven het in artikel 23, § 1, a), bedoelde toplicht een tweede wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als dit toplicht.

§ 2. Wanneer twee of meer sleepboten gezamenlijk één of meer schepen slepen of assisteren moet ieder, onder of boven de in § 1, genoemde lichten, een derde wit licht voeren van gelijke inrichting en sterkte.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van tenminste 4 m op een schip met een lengte van minder dan 40 m, en op een hoogte van tenminste 6 m, op een schip met een lengte van 40 m, en meer.

§ 4. Het bepaalde in de voorgaande paragrafen is eveneens van toepassing op zeeschepen.

§ 5. Op een binnenschip dat sleept moet het heklucht worden vervangen door een geel licht van gelijke inrichting en sterkte.

§ 6. Een zeeschip dat wordt gesleept, moet behalve de zijdelichten en het heklucht ook het toplicht of de toplichten voeren en bovendien de lichten of de dagmerken voorgeschreven in artikel 27, § 1.

§ 7. Een binnenschip dat wordt gesleept, moet bij nacht één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van tenminste 6 m; indien de lengte van het gesleepte schip meer dan 110 m bedraagt moeten twee dergelijke lichten worden gevoerd, één voorop en één achterop op gelijke hoogte; het laatste binnenschip van een sleep moet daarbij het heklucht voeren.

Bij dag voert een binnenschip dat wordt gesleept een gele bal op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat deze van alle zijden zichtbaar is.

§ 8. Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept, moet voeren, daar waar dat het best kan worden gezien :

a) een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;

b) een ruit aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.

§ 9. Een schip dat wordt geassisteerd, moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen schip van zijn soort en lengte.

§ 10. Voor het lager voeren van de in dit artikel bedoelde lichten is artikel 23, § 4 van overeenkomstige toepassing.

Schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren

Art. 25. § 1. Een zeeschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 1, moet, behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren :

- bij nacht : een rondom zichtbaar rood helder licht;
- bij dag : de seinvlag « B » van het Internationaal seinboek.

Dit licht of deze seinvlag moeten worden geplaatst daar waar zij het best kunnen worden gezien en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.

§ 2. a) Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 2, moet behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren :

- bij nacht : een rondom zichtbaar blauw licht;
- bij dag : een blauwe kegel met de punt naar beneden.

b) Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 3, moet behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren :

- bij nacht : twee rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag : twee blauwe kegels met de punt naar beneden.

Deze lichten of kegels worden geplaatst in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

c) Een binnenschip dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in bijlage 4, moet behalve de lichten of dagmerken die worden voorgeschreven bij de overige bepalingen van dit reglement, voeren :

- bij nacht : drie rondom zichtbare blauwe lichten;
- bij dag : drie blauwe kegels met de punt naar beneden;

Deze lichten of kegels zijn geplaatst in een verticale lijn en met een onderlinge afstand van ongeveer 1 m.

d) Indien een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer schepen bevat, bedoeld onder letters a), b) of c) moet, in plaats van dit schip of van deze schepen, de duwboot of het schip dat dient voor het voortbewegen van het gekoppeld samenstel, het licht of de lichten, dan wel de kegel of de kegels voeren vermeld onder die letter.

Remorquage et assistance

Art. 24. § 1^{er}. Un remorqueur ou un bateau à propulsion mécanique remorquant ou assistant un ou plusieurs bateaux doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, montrer au-dessous ou au-dessus du feu de tête de mât visé à l'article 23, § 1^{er}, a), un deuxième feu blanc de même construction et de même intensité que ce feu de tête de mât.

§ 2. Lorsque deux ou plusieurs remorqueurs remorquent ou assistent ensemble un ou plusieurs bateaux, ils montreront chacun au-dessous ou au-dessus des feux visés au § 1^{er}, un troisième feu blanc de même construction et de même intensité.

§ 3. Les feux visés aux §§ 1^{er} et 2 doivent être disposés verticalement l'un au dessus de l'autre de façon que le feu de dessous se situe à une hauteur de 4 m au moins sur un bateau d'une longueur inférieure à 40 m et de 6 m au moins sur un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 40 m.

§ 4. Les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent également aux navires.

§ 5. Sur un bateau fluvial qui remorque, le feu de poupe doit être remplacé par un feu jaune de même construction et de même intensité.

§ 6. Un navire remorqué doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, également montrer le ou les feux de tête de mât ainsi que les feux ou les marques prescrits à l'article 27, § 1^{er}.

§ 7. Un bateau fluvial remorqué doit, de nuit, montrer un feu blanc clair visible de tous les côtés, à une hauteur d'au moins 6 m; si la longueur du bateau remorqué est supérieure à 110 m il montrera à la même hauteur deux de ces feux, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière; le dernier bateau fluvial d'un convoi remorqué montrera en plus le feu de poupe.

De jour, un bateau fluvial remorqué montre un ballon jaune à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il est visible de tous les côtés.

§ 8. Un bateau ou objet remorqué, partiellement submergé et difficilement perceptible ou pas perceptible du tout doit montrer à l'endroit le plus visible :

a) un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés et placé à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un feu identique à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci;

b) un bicône à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière de la traîne.

§ 9. Un bateau assisté doit montrer les feux d'un bateau à propulsion mécanique de sa catégorie et de sa longueur.

§ 10. En ce qui concerne l'abaissement des feux visés au présent article, l'article 23, § 4 est d'application par analogie.

Bateaux transportant certaines matières dangereuses

Art. 25. § 1^{er}. Tout navire transportant des matières dangereuses visées dans l'annexe 1^{er} doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

- de nuit : un feu rouge clair visible de tous les côtés;
- de jour : le pavillon de signal « B » du Code international des signaux.

Ce feu ou ce pavillon doit être placé à l'endroit le plus visible et à 6 m au moins au-dessus du pont.

§ 2. a) Tout bateau fluvial transportant des matières dangereuses visées dans l'annexe 2 doit montrer, outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

- de nuit : un feu bleu visible de tous les côtés;
- de jour : un cône bleu, la pointe dirigée vers le bas.

b) Tout bateau fluvial transportant des matières dangereuses visées dans l'annexe 3 doit montrer, outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

- de nuit : deux feux bleus visibles de tous les côtés;
- de jour : deux cônes bleus, la pointe dirigée vers le bas.

Ces feux ou cônes sont placés en ligne verticale, à 1 m environ l'un de l'autre.

c) Tout bateau fluvial transportant des matières dangereuses visées dans l'annexe 4 doit montrer, outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement :

- de nuit : trois feux bleus visibles de tous les côtés;
- de jour : trois cônes bleus, la pointe dirigée vers le bas.

Ces feux ou cônes sont placés en ligne verticale à 1 m l'un de l'autre environ.

d) Si un convoi poussé ou un convoi accouplé se compose d'un ou de plusieurs bateaux visés aux lettres a), b) ou c) le pousseur ou le bateau assurant la propulsion du convoi naviguant à couple doit montrer, au lieu de ce(s) bateau(x), le ou les feux ou le ou les cônes visés dans ladite lettre.

e) Een binnenschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat gevaarlijke stoffen vervoert, bedoeld in meer dan één der bijlagen 2, 3 of 4, moet uitsluitend de lichten of kegels voerer, voorgeschreven voor de gevaarlijke stof die volgens de letters a), b) of c) hiervoor, het grootste aantal blauwe lichten of kegels vereist.

f) De sterkte van de blauwe lichten voorgeschreven onder a) tot e) moet ten minste gelijk zijn aan die van blauwe gewone lichten.

§ 3. De paragrafen 1 en 2 zijn ook van toepassing op tankschepen, die na het lossen van de in de bijlagen 1 tot en met 3 bedoelde stoffen nog niet gereinigd of ontgast zijn of waarvan de residu van die stoffen nog niet chemisch inert gemaakt zijn.

Lichten voor duwstellen

Art. 26. § 1. Een duwstel met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 12 m dat varende is, moet voeren :

a) 1° drie toplichten vóór op het voorste schip of, ingeval meerdere schepen zich vooraan bevinden, vóór op het aan bakhoofd geplaatste van die voorste schepen, opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van het duwstel, het bovenste licht op een hoogte van ten minste 6 m en de beide onderste lichten ongeveer 1,25 m uit elkaar en ongeveer 1,10 m onder het bovenste licht;

2° een toplicht op het voorschip van elk ander schip dat van voren over de volle breedte zichtbaar is, voor zover mogelijk 3 m lager dan het bovenste licht, bedoeld onder 1°;

b) zijlichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijanten van het duwstel en op een hoogte van ten minste 2 m;

c) 1° drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, telkens ongeveer 1,25 m uit elkaar, op een zodanige hoogte dat zij niet door een ander schip van het duwstel aan het zicht kunnen worden onttrokken;

2° een heklicht op elk ander schip dat van achteren over de volle breedte zichtbaar is; indien, behalve de duwboot, meer dan twee schepen van achteren zichtbaar zijn, moet dit licht alleen door de schepen aan de buitenzijden worden gevoerd.

§ 2. Een duwstel met een lengte van 110 m of minder en met een breedte van 12 m of minder, dat varende is, moet de lichten voeren voorgeschreven bij artikel 23 voor een werktuiglijk voortbewogen schip.

Onmanoeuvrerbare, beperkt manoeuvreerbare schepen en bijzondere transporten

Art. 27. § 1. Een onmanoeuvrerbaar schip moet voeren :

a) twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het ander, daar waar deze het best kunnen worden gezien; wanneer het vaart door het water loopt voert het tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

b) twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Een onmanoeuvrerbaar binnenschip mag in plaats van de voorgeschreven lichten of dagmerken bij nacht een rood licht en bij dag een rode vlag tonen waarmede heen en weer wordt gezwaaid.

§ 2. Een beperkt manoeuvrebaar schip moet voeren :

a) drie rondom zichtbare heldere lichten, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en onderste licht moeten rood en het middenste licht moet wit zijn;

b) drie dagmerken, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien; het bovenste en het onderste dagmerk moeten een bal en het middenste moet een ruit zijn;

c) aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere;

d) aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten de ene loodrecht onder de andere;

e) wanneer het vaart door het water loopt : tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

f) wanneer ankers uitstaan zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangegeven door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel helder licht.

e) Tout bateau fluvial, tout convoi poussé ou tout convoi naviguant à couple, transportant des matières dangereuses visées dans plus d'une des annexes 2, 3 et 4 doit montrer exclusivement les feux ou les cônes prescrits pour la matière dangereuse qui, selon les lettres a), b) ou c) précédentes, requiert le plus grand nombre de feux ou de cônes bleus.

f) L'intensité des feux bleus prescrits sous les lettres a), à e) précédentes doit être au moins égale à celle des feux bleus normaux.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 s'appliquent également aux navires citernes qui, après déchargement des matières visées dans les annexes 1er à 3, n'ont pas encore été nettoyés ou dégazés ou dont les résidus de ces matières n'ont pas encore été rendus chimiquement inertes.

Feux pour convois poussés

Art. 26. § 1er. Tout convoi poussé d'une longueur supérieure à 110 m ou d'une largeur supérieure à 12 m faisant route, doit montrer :

a) 1° trois feux de tête de mât à l'avant du bateau de tête ou, si plusieurs bateaux se trouvent en tête, à l'avant de celui de ces bateaux qui se trouve à bâbord, placés en triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé, le feu supérieur se trouvant à une hauteur minimale de 6 m et les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m à 1,10 m environ sous le feu supérieur;

2° un feu de tête de mât à l'avant de chaque autre bateau visible de face sur toute la largeur, si possible 3 m plus bas que le feu supérieur, visé au 1°;

b) les feux de côté sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, tout au plus à 1 m à l'intérieur des côtés latéraux du convoi poussé et à une hauteur minimale de 2 m;

c) 1° trois feux de poupe sur le pousseur dans une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ d'intervalle et à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être soustraits à la vue par un autre bateau du convoi poussé;

2° un feu de poupe sur chaque autre bateau, visible de l'arrière sur toute la largeur; si en plus du pousseur, plus de deux bateaux sont visibles de l'arrière, seuls les bateaux se trouvant à l'extérieur doivent montrer ce feu.

§ 2. Tout convoi poussé d'une longueur égale ou inférieure à 110 m et d'une largeur égale ou inférieure à 12 m, faisant route, doit montrer les feux prescrits à l'article 23 pour les bateaux à propulsion mécanique.

Bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre, bateaux à capacité de manoeuvre restreinte et transports exceptionnels

Art. 27. § 1er. Tout bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer :

a) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement; lorsqu'il a de l'erre, il montrera en outre le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

b) à l'endroit le plus visible, deux ballons alignés verticalement.

En lieu et place des feux et des marques prescrits, tout bateau fluvial qui n'est pas maître de sa manoeuvre peut agiter de nuit un feu rouge, et de jour, un pavillon rouge.

§ 2. Tout bateau à capacité de manoeuvre restreinte doit montrer :

a) à l'endroit le plus visible, trois feux clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement; les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

b) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées; les marques supérieure et inférieure étant des ballons, celle du milieu un bicône;

c) du côté où se trouve l'obstruction de la voie navigable, à l'endroit le plus visible deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux ballons alignés de la même façon;

d) du côté libre de la voie navigable, à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement, ou deux bicônes alignés verticalement;

e) en outre lorsqu'il a de l'erre, le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

f) lorsque les ancrs sont mouillées et risquent de présenter un danger pour la navigation, leur position doit être indiquée par un flotteur jaune pourvu d'un réflecteur radar et d'un feu jaune clair visible de tous les côtés.

§ 3. Een bijzonder transport moet de lichten of de dagmerken voeren voorgeschreven voor een onmanoeuvrbaar schip. Indien dit niet uitvoerbaar is, moeten alle maatregelen worden genomen om het bijzonder transport goed te verlichten of om zijn aanwezigheid goed zichtbaar aan te duiden.

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

Bovenmaatse zeeschepen

Art. 28. Een bovenmaats zeeschip dat varende is, moet voeren, daar waar dit het best kan worden gezien :

a) behalve de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

b) een cylinder.

Lichten en dagmerken voor kleine schepen

Art. 29. § 1. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, moet voeren :

a) een toplicht : dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 m hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht maar het mag lager dan 4 m boven de romp zijn geplaatst;

b) zijlichten : deze lichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij behoeven niet achterlijker dan het toplicht te zijn geplaatst. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;

c) een heklicht : dit licht mag worden weggelaten indien het onder letter a) bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

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

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

§ 4. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langzij van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Bijboten van schepen behoeven dit licht niet te voeren.

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

a) hetzij de zijdelichten en een heklicht. De zijlichten moeten zich op gelijke hoogte en in één lijn loodrecht op de lengte-as van het schip bevinden. Zij moeten worden aangebracht op een plaats waar zij niet door de zeilen worden afgeschermd. Zij moeten naar de binnenzijde van het schip zodanig zijn afgeschermd dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien. Zij mogen worden verenigd in één lantaarn, gevoerd in de lengte-as van het schip;

b) hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst aan of nabij de top van de mast daar waar het het best kan worden gezien;

c) hetzij, voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7 m, een rondom zichtbaar wit gewoon licht, daar waar dit het best kan worden gezien.

Een zeilschip met een lengte van 20 m dat onder zeil is en dat tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, voert op het voorschip, daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel met de punt naar beneden.

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

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

§ 8. Artikel 25 is van toepassing voor kleine schepen. De voorgeschreven dagmerken mogen van kleinere afmetingen zijn.

§ 9. Een klein schip moet zijn voorzien van een deugdelijke radar-reflector, bij zeilvaartuigen ten minste 4 m boven het wateroppervlak, en bij een werktuiglijk voortbewogen schip zo hoog mogelijk boven de opbouw.

§ 3. Tout transport exceptionnel doit montrer les feux ou les marques prescrits pour un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre. Si cela s'avère impossible, il y a lieu de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éclairer convenablement le transport exceptionnel ou pour en signaler clairement la présence.

§ 4. Les dispositions du présent article sont également applicables aux navires.

Navires de grandes dimensions

Art. 28. Tout navire de grandes dimensions faisant route, doit montrer à l'endroit le plus visible :

a) outre les feux prescrits pour un bateau à propulsion mécanique, trois feux rouges puissants, visibles de tous les côtés et alignés verticalement;

b) un cylindre.

Feux et marques pour les petites embarcations

Art. 29. § 1. Toute petite embarcation à propulsion mécanique faisant route, doit montrer :

a) un feu de tête de mât : ce feu doit toutefois être clair. Il peut être placé sur l'avant du bateau ou plus vers l'arrière. Il doit être installé à 1 m au moins au-dessus des feux de côté mais sa hauteur par rapport au plat-bord du bateau peut être inférieure à 4 m;

b) les feux de côté : ces feux doivent être situés à même hauteur et sur une seule ligne perpendiculairement à l'axe longitudinal du bateau. Ils ne doivent pas nécessairement se trouver à l'arrière du feu de tête de mât. Ils doivent être munis, du côté inférieur du bateau, d'un écran disposé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du bateau;

c) un feu de poupe : ce feu peut être supprimé si le feu de mât visé à la lettre a) est remplacé par un feu blanc clair visible de tous les côtés.

§ 2. Toute petite embarcation à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 7 m, faisant route, et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 milles marins (13 km) à l'heure, peut montrer à l'endroit le plus apparent, au lieu des feux prescrits au § 1, un feu blanc clair visible de tous les côtés. Si possible, pareil bateau doit aussi montrer ses feux de côté.

§ 3. Toute petite embarcation à propulsion mécanique qui ne remorque que des petites embarcations ou les déplace attachées à ses flancs, doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Toute petite embarcation remorquée par ou déplacée à flanc d'un autre bateau et y attachée doit montrer, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc clair visible de tous les côtés. Il n'est pas nécessaire que les embarcations de sauvetage montrent ce feu.

§ 5. Une petite embarcation à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route, doit montrer :

a) soit les feux de côté et un feu de poupe. Les feux de côté doivent se situer à même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils doivent être aménagés à un endroit où les voiles ne risquent pas de les occulter. Ils doivent être munis du côté intérieur du bateau, d'un écran disposé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal, placé dans l'axe longitudinal du bateau;

b) soit les feux de côté et un feu de poupe, combinés en un seul fanal, placé sur la pomme de mât ou à proximité de celle-ci, à l'endroit le plus visible;

c) soit, pour un bateau à voile d'une longueur inférieure à 7 m, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

Toute petite embarcation à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil à propulsion mécanique, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un cône, la pointe dirigée vers le bas.

§ 6. Toute petite embarcation mue par la force musculaire, faisant route, doit montrer un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés.

§ 7. A moins d'être suffisamment éclairée par les lumières de la rive, toute petite embarcation au mouillage ou amarrée doit montrer, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

§ 8. L'article 25 est applicable aux petites embarcations. Les marques prescrites peuvent être de plus petites dimensions.

§ 9. Toute petite embarcation doit être équipée d'un réflecteur radar adéquat placé, pour les bateaux à voile, à 4 m au moins au-dessus de la surface de l'eau et, pour les bateaux à propulsion mécanique, le plus haut possible au-dessus de la superstructure.

Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende en gezonken schepen en obstakels voor de scheepvaart

Art. 30. § 1. Ten anker liggende schepen.

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

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

§ 2. Gemeerde schepen.

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

b) Een gemeerd schip dat een anker heeft uitstaan dat gevaar kan opleveren voor de scheepvaart, moet de lichten bedoeld in § 1 voeren en een bijkomend rondom zichtbaar wit helder licht ongeveer 1 m onder het licht dat zich het dichtst nabij dit anker bevindt.

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

a) Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren, daar waar dit het best kan worden gezien :

- de lichten voorgeschreven in § 1;
- twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere;
- drie ballen in verticale lijn geplaatst.

Indien uitvoerbaar moet het schip of obstakel tevens de lichten en dagmerken voeren, die ingevolge de overige bepalingen van dit reglement van toepassing zijn;

b) Indien de omstandigheden ter plaatse van het schip of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid dat het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevoerd, moeten in plaats van de onder letter a) bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd :

1^o aan de zijde of de zijden waar de doorvaart niet vrij is : twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

2^o aan de zijde of de zijden waar de doorvaart vrij is : twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

c) De beheerder kan ontheffing verlenen aan de verplichting tot het voeren van de onder de letters a) en b) voorgeschreven lichten en dagmerken;

d) Indien de lichten of de dagmerken niet door het schip of het obstakel zelf kunnen worden gevoerd, moeten zij worden aangebracht op een andere doelmatige wijze.

§ 4. Zeeschepen.

Dit artikel is eveneens van toepassing op zeeschepen.

Bijzondere lichten en dagmerken

Art. 31. § 1. Een schip belast met een bijzondere politieopdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken voorgeschreven door dit reglement, een blauw helder flikkerlicht voeren. Indien twee of meer dergelijke schepen dat blauw flikkerlicht voeren, is de tussen deze schepen gelegen zone voor de scheepvaart verboden.

§ 2. Behoudens de lichten voorgeschreven voor zijn soort mag een varende of ten anker liggend schip dat bezig is met werkzaamheden zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een geel helder flikkerlicht voeren om aan te duiden dat het die werkzaamheden uitvoert.

§ 3. Ten anker liggende, gemeerde, aan de grond zittende of gezonken schepen, met inbegrip van zeeschepen, waarvoor gevaar voor golfslag of zuiging veroorzaakt door voorbijvarende schepen zou kunnen ontstaan, moeten, behalve de lichten en de dagmerken in dit reglement voorgeschreven, voeren :

a) twee heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward;

b) een vlag met twee horizontale banen van gelijke breedte, de bovenste rood en de onderste wit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee vlaggen waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van vermelde kleuren.

Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation

Art. 30. § 1er. Bateaux au mouillage.

Tout bateau au mouillage doit montrer à l'avant, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc clair visible de tous les côtés ou un ballon et, à l'arrière, un second feu blanc de même construction et de même intensité situé au moins 2 m plus bas que le premier.

Lorsque des bateaux à couple sont au mouillage, chacun d'eux doit montrer les feux ou la marque prescrits ci-dessus.

§ 2. Bateaux amarrés.

a) Tout bateau amarré doit, à moins d'être suffisamment éclairé par les lumières de la rive, montrer du côté de la voie navigable et, si possible, à hauteur du pont, à l'avant et sur sa poupe ou à proximité de celle-ci, un feu blanc clair, visible de tous les côtés;

b) Tout bateau amarré avec une ancre mouillée pouvant constituer un danger pour la navigation, doit montrer les feux visés au § 1er et un feu blanc clair supplémentaire, visible de tous les côtés, à environ 1 m sous le feu le plus proche de cette ancre.

§ 3. Bateaux échoués ou coulés et autres obstacles à la navigation.

a) Tout bateau échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation doit montrer à l'endroit le plus visible :

- les feux prescrits au § 1er;
- deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement;
- trois ballons alignés verticalement.

Si possible, le bateau ou l'obstacle doit également montrer les feux et les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement;

b) Si les conditions locales sont telles que le bateau ou l'obstacle doit indiquer qu'il ne peut être dépassé par aucun des deux côtés, ou qu'il peut être dépassé par un des côtés ou par les deux côtés, il montrera en lieu et place des feux ou les marques prévus à la lettre a) :

1^o du ou des côtés où le passage n'est pas libre : à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement, ou deux ballons alignés verticalement;

2^o du ou des côtés où le passage est libre : à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, ou deux bicônes alignés verticalement;

c) Le gestionnaire du canal peut dispenser de l'obligation de montrer les feux et les marques prescrits aux lettres a) et b);

d) Lorsque les feux ou les marques ne peuvent être montrés par le bateau ou l'obstacle même, ils doivent être exhibés d'une autre façon efficace.

§ 4. Navires.

Le présent article est également applicable aux navires.

Feux et marques spéciaux

Art. 31. § 1er. Tout bateau chargé d'une mission spéciale de police peut, outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement, montrer, tant de jour que de nuit, un feu bleu scintillant. Si deux ou plusieurs de ces bateaux montrent ce feu bleu scintillant, la zone située entre ces bateaux est interdite à la navigation.

§ 2. Outre les feux prescrits pour sa catégorie, tout bateau effectuant des travaux en faisant route ou au mouillage, peut montrer de jour comme de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clair scintillant pour indiquer qu'il effectue ces travaux.

§ 3. Tout bateau ancré, amarré, échoué ou coulé, y compris les navires, exposé au danger de remous ou de succion occasionnés par le passage de bateaux, doit montrer outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement :

a) deux feux clairs alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur étant blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux;

b) un pavillon composé de deux bandes horizontales de même largeur, la bande supérieure étant rouge et la bande inférieure étant blanche, hissé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons distincts, le pavillon supérieur étant rouge et le pavillon inférieur étant blanc. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux aux couleurs indiquées.

§ 4. Een veerpont voert bij nacht, behoudens de zijlichten en het hekklicht een rondom zichtbaar groen helder licht ongeveer één meter boven een rondom richtbaar wit helder licht, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 5. Drijvende leidingen, die vast verbonden zijn aan de wal of aan ten anker liggende of gemeerde schepen, en die de scheepvaart kunnen hinderen, moeten over de gehele lengte worden aangeduid door rondom zichtbare gele gewone lichten of gele vlaggen geplaatst op een onderlinge afstand van ten hoogste 50 m op een hoogte van ten minste 1,50 m boven de leiding.

HOOFDSTUK 4. — Geluids- en lichtseinen

Begripsomschrijving

Art. 32. In dit reglement wordt verstaan onder :

- a) fluit : elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;
- b) korte stoot : een geluidssein van ongeveer één seconde duur;
- c) lange stoot : een geluidssein van vier tot zes seconden duur.

Middelen voor geluidsseinen

Art. 33. § 1. Een schip met een lengte van 20 m of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok. De fluit en de klok moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig zijn geplaatst dat de goede werking ervan niet nadelig worden beïnvloed. De klok mag worden vervangen door een ander middel dat dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezit, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

§ 2. Een klein schip is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven in § 1, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidssein.

§ 3. De in dit reglement vermelde geluidsseinen mogen alleen worden gegeven in de omstandigheden en voor de doeleinden voorzien bij dit reglement.

Manoeuvrer-, waarschuwings- en bijzondere seinen

Art. 34. § 1. a) Behoudens wanneer het een klein schip is moet een varend schip, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring met een ander in zicht zijnde schip, zijn handeling door één der volgende seinen kenbaar maken :

- één korte stoot voor : « ik verander mijn koers naar stuurboord »;
- twee korte stoten voor : « ik verander mijn koers naar bakboord »;
- drie korte stoten voor : « ik sla achteruit »;
- vier korte stoten voor : « ik kan niet manoeuvreren ».

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

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis :

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

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

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

Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen.

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

c) Behoudens wanneer het een klein schip is moet een werktuiglijk voortbewogen binnenschip, gelijktijdig met de gegeven geluidsseinen, lichtseinen geven van dezelfde duur met een rondom zichtbaar geel helder licht. Deze bepaling geldt niet voor de klokslagen of reeksen klokslagen.

§ 4. Outre ses feux de côté et son feu de poupe, tout bac montre de nuit, à l'endroit le plus apparent un feu vert clair visible de tous les côtés à environ un mètre au-dessus d'un feu blanc clair visible de tous les côtés.

§ 5. Les conduites flottantes, reliées à terre ou à des bateaux au mouillage ou amarrés, et susceptibles de gêner la navigation, doivent être marquées sur toute leur longueur par des feux jaunes ordinaires, visibles de tous les côtés, ou par des pavillons jaunes disposés à des intervalles ne pouvant dépasser 50 m et à 1,50 m au moins au-dessus de la conduite.

CHAPITRE 4. — Signaux sonores et lumineux

Définition

Art. 32. Dans le présent règlement on entend par :

- a) sifflet : tout appareil capable d'émettre les sons brefs et prolongés prescrits;
- b) son bref : un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
- c) son prolongé : un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

Dispositifs pour l'émission de signaux sonores

Art. 33. § 1. Tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doit être pourvu d'un sifflet et d'une cloche. Le sifflet et la cloche doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé de manière à ce que l'efficacité n'en soit pas diminuée. La cloche peut être remplacée par un autre dispositif ayant les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'émettre manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Toute petite embarcation n'est pas tenue d'avoir à bord les appareils de signalisation sonore prescrits au § 1er mais doit, en l'absence de tels appareils, être équipée d'un autre dispositif capable d'émettre un signal sonore efficace.

§ 3. Les signaux sonores prescrits par le présent règlement ne peuvent être émis que dans les circonstances et aux fins y prévues.

Signaux de manoeuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers

Art. 34. § 1er. a) A l'exception d'une petite embarcation, tout bateau faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres pour éviter un abordage avec un bateau en vue, signaler sa manoeuvre en émettant l'un des signaux suivants :

- un son bref pour dire : « je viens sur tribord »;
- deux sons brefs pour dire : « je viens sur bâbord »;
- trois sons brefs pour dire : « je bats en arrière »;
- quatre sons brefs pour dire : « je ne suis pas maître de ma manoeuvre ».

Tout navire naviguant peut, dans les circonstances visées, compléter les dits signaux sonores par des signaux lumineux, émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés, et susceptibles d'être répétés en cas de besoin.

Ces signaux lumineux ont la signification suivante :

- un éclat pour dire : « je viens sur tribord »;
- deux éclats pour dire : « je viens sur bâbord »;
- trois éclats pour dire : « je bats en arrière »;
- quatre éclats pour dire : « je ne suis pas maître de ma manoeuvre ».

Chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

b) Lorsque des bateaux en vue les uns des autres se rapprochent et que l'un des bateaux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre prend des mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le bateau qui a des doutes les exprime en émettant une série d'au moins cinq sons brefs et rapides.

Cette obligation ne vaut pas pour les petites embarcations.

Tout navire peut dans les circonstances susvisées compléter le dit signal sonore par un signal lumineux, d'une série d'au moins cinq éclats brefs et rapides, émis au moyen d'un feu blanc puissant visible de tous les côtés;

c) Sauf lorsqu'il s'agit d'une petite embarcation, tout bateau fluvial à propulsion mécanique doit émettre, en même temps que les signaux sonores, des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune clair visible de tous les côtés. La présente disposition ne s'applique ni aux coups de cloche ni aux séries de coups de cloche.

§ 2. Een aan de grond zittend schip, waarvan de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, moet dit aan naderende schepen kenbaar maken door vier korte stoten gevolgd door twee lange stoten.

Geluidsseinen bij beperkt zicht

Art. 35. § 1. De geluidsseinen voorgeschreven in dit artikel moeten zowel overdag als bij nacht worden gegeven in of nabij een gebied met beperkt zicht.

§ 2. a) Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat vaart door het water loopt, moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot geven;

b) Een werktuiglijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat varende is doch geen vaart door het water loopt, moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten twee lange stoten geven, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden;

c) Een onmanoeuvrbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip of een schip dat een ander schip sleept moet als het varende is, in plaats van de seinen voorgeschreven onder letters a) en b), met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven;

d) Een schip dat wordt gesleept moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot gevolgd door drie korte stoten geven.

Indien mogelijk wordt dit sein gegeven onmiddellijk na het door het sleepende schip gegeven sein.

§ 3. Een ten anker liggend schip moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut snel de klok luiden gedurende ongeveer vijf seconden. Een ten ander liggend schip mag bovendien één korte, gevolgd door één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

§ 4. Een schip dat aan de grond zit, moet het sein met de klok geven, bedoeld in § 3, en bovendien drie duidelijk van elkaar gescheiden slagen op de klok, onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door een lange stoot geven.

§ 5. Een veerpont die varende is, moet met tussenpozen van niet meer dan één minuut één lange stoot gevolgd door vier korte stoten geven.

Aandachts- en waarschuwingseinen

Art. 36. § 1. Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip, mag elk schip een licht- of een geluidsein geven dat niet kan worden verward met een bij dit reglement voorzien sein noch met een licht of een sein dat bij de betoning of bij de bebakening in gebruik is. Het mag tevens zijn zoeklicht laten schijnen in de richting van het gevaar, zonder daardoor een ander schip te hinderen of in verwarring te brengen.

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

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

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

§ 5. Het is verboden zeer felle flikker- of zwaailichten, zoals « strobe » lichten te gebruiken om de aandacht te trekken.

Noodseinen

Art. 37. Indien een schip in nood verkeert en hulp verlangt, gebruikt, toont of geeft het de volgende seinen, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk :

- a) een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- b) een daartoe geëigend sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden;
- c) een daartoe geëigend sein uitgezonden door middel van radiotelefonie;
- d) een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- e) langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- f) seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
- g) een licht of een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- h) reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

§ 2. Tout bateau échoué, dont les appareils de propulsion sont en marche, doit en avertir les bateaux qui s'approchent en émettant quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

Signaux sonores par visibilité réduite

Art. 35. § 1er. Les signaux sonores prescrits dans le présent article doivent être utilisés, tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone à visibilité réduite.

§ 2. a) Tout bateau à propulsion mécanique, convoi poussé ou formation à couple ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes;

b) Tout bateau à propulsion mécanique, convoi poussé ou formation à couple faisant route, mais n'ayant pas d'erre, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ;

c) Tout bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre, tout bateau à capacité de manoeuvre restreinte, tout navire de grandes dimensions ou tout bateau qui en remorque un autre émet en faisant route, au lieu des signaux prescrits aux lettres a) et b), un son prolongé suivi de deux sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes;

d) Tout bateau remorqué doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé suivi de trois sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

Si possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal du bateau remorqueur.

§ 3. Tout bateau au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. Tout bateau au mouillage peut, en outre, faire entendre un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref pour avertir un bateau qui s'approche.

§ 4. Tout bateau échoué doit sonner la cloche comme prescrit au § 3 et faire entendre de surcroît sur la cloche trois coups nets et bien distincts immédiatement avant et après la sonnerie rapide de la cloche. Le bateau peut en outre émettre deux sons brefs suivi d'un son prolongé.

§ 5. Tout bac faisant route doit émettre à des intervalles ne dépassant pas une minute, un son prolongé suivi de quatre sons brefs.

Signaux d'attention et signaux avertisseurs

Art. 36. § 1er. S'il s'avère nécessaire tout bateau peut, pour attirer l'attention d'un autre, émettre un signal lumineux ou sonore ne pouvant être confondu avec un autre signal prévu dans le présent règlement, ni avec aucun feu ou signal utilisé pour le balisage. En outre, il peut diriger le faisceau de son projecteur en direction du danger sans pour autant gêner ou désorienter ainsi d'autres bateaux.

§ 2. Tout bateau s'approchant d'une courbe ou d'une section du chenal où la visibilité est gênée par des circonstances étrangères à la visibilité réduite, doit émettre à temps un son prolongé en guise d'avertissement.

§ 3. S'il est nécessaire, dans des circonstances particulières, d'attirer l'attention afin d'éviter un abordage un son prolongé doit également être émis comme signal d'avertissement.

§ 4. Au besoin, les signaux visés au présent article doivent être répétés à temps.

§ 5. Il est interdit d'employer, dans le but d'attirer l'attention, des feux à éclats très vifs ou des gyrophares de très forte intensité du type stroboscopique.

Signaux de détresse

Art. 37. Tout bateau en détresse qui demande assistance, doit utiliser, montrer ou émettre simultanément ou séparément les signaux suivants :

- a) un son continu produit par un appareil utilisé pour l'émission de signaux de brume;
- b) un signal approprié émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation;
- c) un signal radiotéléphonique approprié;
- d) un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- e) des mouvements lents et répétés, de haut en bas, des bras étendus latéralement;
- f) des signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
- g) un feu ou un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
- h) des séries de coups de cloche ou des sons prolongés répétés.

HOOFDSTUK 5. — *Diverse bepalingen*

Toegelaten afmetingen en diepgang

Art. 38. § 1. Het is verboden te varen met een schip of samenstel dat de hieronder vermelde grootste toegelaten afmetingen en diepgang overschrijdt :

- a) Voor zeeschepen :
Lengte : 256 m
Breedte : 34 m
Diepgang : 12,25 m in zoet water;
- b) Voor binnenschepen en gekoppelde samenstellen :
Lengte : 140,00 m
Breedte : 22,80 m
- c) Voor duwstelen :
Lengte : 193,00 m
Breedte : 22,80 m

§ 2. Van de in paragraaf 1 vermelde afmetingen en diepgangen wordt als volgt afgeweken :

a) Voor schepen, gekoppelde samenstellen en duwstelen bedraagt de grootste toegelaten lengte 140 m en de grootste toegelaten breedte 16 m :

1° In de sectie van het kanaal gelegen tussen de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw en de raai getrokken over het kanaal door het noordelijke uiteinde van de westelijke kaaimuur van het Grootdok;

2° In het noordelijk en zuidelijk insteeddok te Zelzate;

b) Op de vertakking van Langerbrugge bedragen de grootste toegelaten afmetingen voor schepen : 40 m in de lengte en 11,40 m in de breedte;

c) De grootste toegelaten diepgang bedraagt :

- 5,50 m van de noordelijke frontmuur van de Tolhuisstuw tot en met de Ringspoorbrug;
- 6,50 m van de Ringspoorbrug tot aan de raai getrokken over het kanaal door het noordelijk uiteinde van de westelijke kaaimuur van het Grootdok;
- 5,80 m op de vertakking van Langerbrugge;
- 3,50 m in de noordelijke en zuidelijke insteeddokken te Zelzate.

§ 3. Bij bijzondere omstandigheden, zoals extreme waterstanden, extreme weersomstandigheden, ongevallen, uitvalen van een sluis of een brug, noodzakelijke werkzaamheden in of aan het vaarwater, kunnen de in §§ 1 en 2 vermelde grootste toegelaten afmetingen en diepgang door de beheerder tijdelijk worden aangepast en zonodig nadere voorschriften aan de vaart worden verbonden.

§ 4. Door de beheerder kunnen nadere voorschriften worden verbonden aan de vaart met schepen die vanwege hun bijzondere constructie, afmetingen, vorm of opbouw een verhoogd risico vormen.

§ 5. Ten aanzien van de vaart met een bijzonder transport kan de beheerder ontheffing verlenen van § 1.

Art. 39. § 1. De doortocht van Zelzate is aangeduid door semaforen aan de noord- en zuidkant ervan en bovendien van zonsopgang tot zonsopgang en bij beperkt zicht door een rood flikkerlicht.

§ 2. De betekenis van de op de semaforen getoonde lichten is de volgende :

- 1° twee rode lichten onder elkaar : doorvaartverbod voor alle schepen;
- 2° een groen licht onder een rood licht : doorvaartverbod voor schepen breder dan 16 m;
- 3° twee groene lichten onder elkaar : doorvaart toegestaan voor alle schepen.

Bijzondere transporten

Art. 40. Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de beheerder zo nodig in samenwerking met de zeevaartinspectie.

Bijzondere voorschriften met betrekking tot samenstellen

Art. 41. § 1. Werktuiglijk voortbewogen schepen die zorgen voor de voortbeweging van een samenstel moeten daartoe geschikt en uitgerust zijn en voldoende vermogen hebben om de goede bestuurbaarheid en manoeuvreerbaarheid van het geheel te verzekeren.

§ 2. De koppelingen van een duwstel moeten de hechtheid daarvan verzekeren. Ze moeten gelijkmatig gespannen worden gehouden door geschikte inrichtingen. Het koppelen en ontkoppelen moet op veilige, eenvoudige en gemakkelijke wijze kunnen geschieden.

CHAPITRE 5. — *Dispositions diverses*

Dimensions et tirant d'eau autorisés

Art. 38. § 1er. Il est interdit de naviguer avec un bateau ou un convoi dont les dimensions et le tirant d'eau sont supérieurs aux valeurs indiquées ci-dessous :

- a) Pour les navires :
Longueur : 256 m
Largeur : 34 m
Tirant d'eau : 12,25 m en eau douce;
- b) Pour les bateaux fluviaux et les formations à couple :
Longueur : 140,00 m
Largeur : 22,80 m
- c) Pour les convois poussés :
Longueur : 193,00 m
Largeur : 22,80 m

§ 2. Il est dérogé comme suit aux dimensions et tirants d'eau visés au paragraphe 1er :

a) Pour les bateaux, les formations à couple et les convois poussés la longueur maximale autorisée est de 140 m et la largeur maximale autorisée est de 16 m :

1° Dans la partie du canal située entre le mur de front nord du barrage du Tolhuis et la ligne transversale établie en partant de l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok;

2° Dans les darses nord et sud à Zelzate;

b) Dans l'embranchement de Langerbrugge les dimensions maximales autorisées pour les bateaux sont de 40 m en longueur et de 11,40 m en largeur;

c) Le tirant d'eau maximal autorisé est de :

- 5,50 m à partir du mur de front nord du barrage du Tolhuis jusqu'au Ringspoorbrug;
- 6,50 m à partir du Ringspoorbrug jusqu'à la ligne transversale du canal établie en partant de l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok;
- 5,80 m dans l'embranchement de Langerbrugge;
- 3,50 m dans les darses nord et sud à Zelzate.

§ 3. Dans des circonstances particulières, telles que crues ou étiages extrêmes, intempéries, accidents, impossibilité d'utiliser une écluse ou un pont, travaux nécessaires dans ou à la voie navigable, le gestionnaire peut temporairement adapter les dimensions et le tirant d'eau maxima autorisés aux §§ 1er et 2 et peut au besoin, imposer d'autres prescriptions à la navigation.

§ 4. Le gestionnaire peut imposer des prescriptions plus précises à la navigation de bateaux qui, de par leur construction, dimensions, forme ou superstructure, constituent un risque supplémentaire.

§ 5. Le gestionnaire peut dispenser tout bateau effectuant un transport exceptionnel, de l'application du § 1er.

Art. 39. § 1er. Le passage de Zelzate est indiqué par des sémaphores à ses extrémités nord et sud et en outre, du coucher au lever du soleil ou par visibilité réduite, par un feu rouge à éclats.

§ 2. Les feux montrés par les sémaphores ont les significations suivantes :

- 1° deux feux rouges, l'un en dessous de l'autre : interdiction de passage à tout bateau;
- 2° un feu vert en dessous d'un feu rouge : interdiction de passage aux bateaux d'une largeur supérieure à 16 m;
- 3° deux feux verts, l'un en dessous de l'autre : passage autorisé à tous les bateaux.

Transports exceptionnels

Art. 40. Un transport exceptionnel ne peut s'effectuer qu'avec l'autorisation du gestionnaire, si nécessaire en collaboration avec l'inspection maritime.

Prescriptions particulières concernant les convois

Art. 41. § 1er. Tout bateau à propulsion mécanique assurant la progression d'un convoi doit être apte et équipé à cet effet et disposer de la puissance requise pour assurer une bonne gouverne et une bonne manoeuvrabilité de l'ensemble.

§ 2. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés. Les accouplements doivent pouvoir se faire et défaire d'une façon simple et facile.

§ 3. Een duwstel mag alleen van een sleepboot gebruik maken in uitzonderlijke en plaatselijke omstandigheden en wanneer de scheepvaart daarvan geen hinder ondervindt.

§ 4. Het is verboden met een duwstel of een gekoppeld samenstel sleepdienst te verrichten.

§ 5. Indien aan de kop van een duwstel uitsluitend een zeeschipbak is geplaatst, dan moet deze van een kopbak zijn voorzien.

§ 6. Het is verboden te varen met een gekoppeld samenstel dat uit meer dan twee schepen bestaat.

§ 7. Het is verboden :

- a) meer dan één schip te slepen;
- b) een binnenschip te slepen waarvan de lengte meer dan 110 m bedraagt;
- c) te slepen indien de afstand tussen het hek van het sleepende schip en de boeg van het gesleepte binnenschip meer dan 40 m bedraagt.

§ 8. Op een sleep dienen zodanige maatregelen getroffen te zijn dat een goede communicatie tussen het sleepende schip en het gesleepte schip of drijvend voorwerp is gewaarborgd.

§ 9. De beheerder kan ontheffing verlenen van dit artikel.

Verplichting tot wacht houden

Art. 42. § 1. Een schip dat niet varende is en dat is geladen met gevaarlijke stoffen bedoeld in bijlage 1, 2, 3 of 4, moet onder toezicht staan van een zich voortdurend aan boord bevindende terzake kundige wachtsman.

§ 2. Een ander schip dat niet varende is, moet, wanneer het geen kapitein of schipper aan boord heeft, onder toezicht staan van een persoon die zondig snel kan ingrijpen.

§ 3. Aan boord van een schip dat niet varende is en dat is uitgerust met een marifooninstallatie, moet een persoon luisterwacht houden op een aangewezen marifoonkanaal en bij het oproepen door de bevoegde personen daarop antwoord geven.

§ 4. De bevoegde overheid kan ontheffing verlenen van de voorgaande paragrafen.

Meldingsplicht

Art. 43. § 1. De kapitein of de schipper moet onverwijld aan de Gentse waterschout melden dat :

- a) zijn schip aan de grond is geraakt of gezonken;
 - in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij materiële schade is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;
 - een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;
 - lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren of dreigt te verliezen;
 - brand aan boord heeft;
 - zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid of de veiligheid door die schade wordt beïnvloed;
- b) dat hij een hindernis in het vaarwater heeft aangetroffen.

§ 2. Wanneer er tevens gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de kapitein of de schipper bovendien de naderende vaart waarschuwen.

Buitenboord steken van voorwerpen

Art. 44. § 1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.

§ 2. Een schip moet een anker waarvan geen gebruik wordt gemaakt, geheel inhieuwen.

Vrijmaken van het vaarwater

Art. 45. § 1. De kapitein of schipper moet de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken als zijn schip, dat is vastgevaren of gezonken, of als een door zijn schip verloren voorwerp, het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren.

§ 2. De voorgaande verplichting geldt ook voor de kapitein of schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvreerbaar wordt.

§ 3. Indien vanaf een schip stoffen of voorwerpen te water raken, moet de kapitein of schipper er voor zorgen dat deze zo spoedig mogelijk worden opgeruimd.

§ 4. Bij de voorgaande verplichtingen moeten de aanwijzingen van de bevoegde personen worden opgevolgd.

§ 3. Un convoi poussé ne peut utiliser un remorqueur que dans des circonstances exceptionnelles et locales et à condition de ne pas gêner la navigation.

§ 4. Il est interdit d'effectuer des remorquages avec un convoi poussé ou un convoi accouplé.

§ 5. Lorsque la tête d'un convoi poussé est constituée exclusivement d'une barge de navire, celle-ci doit être munie d'un gaillard de tête.

§ 6. Il est interdit de naviguer à couple avec un convoi accouplé se composant de plus de deux bateaux.

§ 7. Il est interdit :

- a) de remorquer plus d'un bateau;
- b) de remorquer un bateau fluvial dont la longueur est supérieure à 110 m;
- c) de remorquer lorsque la distance entre la poupe du remorqueur et la proue du bateau fluvial remorqué est supérieure à 40 m.

§ 8. Sur toute traîne une bonne communication doit être assurée entre le bateau remorqueur et le bateau remorqué ou l'objet flottant.

§ 9. Le gestionnaire peut accorder des dérogations au présent article.

Obligation de garde

Art. 42. § 1^{er}. Tout bateau ne faisant pas route et chargé de matières dangereuses visées aux annexes 1, 2, 3 ou 4, doit être sous la surveillance d'un homme de quart compétent en la matière et se trouvant en permanence à bord.

§ 2. Tout autre bateau ne faisant pas route et n'ayant pas de capitaine ou de patron à bord doit être sous la surveillance d'une personne capable, le cas échéant, d'intervenir rapidement.

§ 3. A bord de tout bateau ne faisant pas route et équipé d'une installation de mariphonie, une personne doit assurer une veille d'écoute sur un canal de mariphonie désigné à cet effet et est tenue de répondre à tout appel des personnes compétentes.

§ 4. L'autorité compétente peut dispenser de l'application des paragraphes précédents.

Obligation d'informer

Art. 43. § 1^{er}. Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai au commissaire maritime de Gand que :

- a) son bateau s'est échoué ou a coulé;
 - a touché un autre bateau provoquant ainsi des dégâts matériels ou des dommages corporels;
 - a abordé, déplacé ou endommagé une bouée, une balise ou un ouvrage d'art;
 - a perdu ou risque de perdre sa cargaison, son combustible ou des objets;
 - a un incendie à bord;
 - a subi de tels dommages que sa manoeuvrabilité ou la sécurité s'en trouve influencée;
- b) qu'il a rencontré un obstacle dans la voie navigable.

§ 2. Lorsque, de surcroît il peut en résulter un danger, un dommage ou une entrave à la navigation, le capitaine ou le patron est en outre tenu d'en avertir les bateaux qui s'approchent.

Objets dépassant le bord

Art. 44. § 1^{er}. Aucun objet ne peut dépasser d'un bateau, à moins qu'il n'en résulte aucune gêne ni danger pour la navigation et qu'il ne puisse causer aucun dommage aux autres bateaux ou aux ouvrages d'art.

§ 2. Les ancres dont il n'est pas fait usage, doivent être complètement relevées.

Dégagement de la voie navigable

Art. 45. § 1^{er}. Le capitaine ou le patron prendra les mesures nécessaires pour dégager au plus tôt la voie navigable lorsque son bateau échoué ou coulé ou lorsqu'un objet perdu par son bateau obstrue ou risque d'obstruer entièrement ou partiellement la voie navigable.

§ 2. L'obligation visée ci-dessus s'applique également au capitaine ou au patron dont le bateau menace de couler ou devient immanceuvrable.

§ 3. Lorsque des matières ou des objets tombent à l'eau, le capitaine ou le patron doit les faire enlever au plus tôt.

§ 4. En ce qui concerne les obligations susvisées, il y a lieu de suivre les instructions des personnes compétentes.

Laden en lossen

Art. 46. Schepen mogen alleen geladen of gelost worden op de daartoe bestemde of door de beheerder aangewezen plaatsen.

Werkzaamheden op of aan schepen

Art. 47. Het is verboden herstellings-, schoonmaak-, ontgassings-, ontsmettings- of andere werkzaamheden op of aan schepen te verrichten wanneer deze gevaar, schade of hinder voor de scheepvaart kunnen opleveren, tenzij die werkzaamheden plaatsvinden :

- a) met toestemming van de bevoegde overheid, of
- b) op een scheepswerf dan wel op of aan het terrein van een herstellingsinrichting.

Diverse activiteiten

Art. 48. Behoudens vergunning van de beheerder is het verboden :

- a) een schip op een ligplaats te gebruiken als opslagplaats of voor het uitoefenen van een bedrijf;
- b) met een schip, al dan niet varend, goederen of diensten aan te bieden;
- c) schepen te slopen;
- d) zich met een schip te vestigen tot het houden van vast verblijf of het verlenen van huisvesting;
- e) een schip vanaf de wal te water te laten of met een schip proef te draaien.

Bijzondere gebeurtenissen

Art. 49. Zonder vergunning van de bevoegde overheid is het verboden op het kanaal een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

Toestemmingen, ontheffingen en vergunningen

Art. 50. Aan de toestemmingen, ontheffingen en vergunningen kunnen voorwaarden worden verbonden.

Verkeerstekens

Art. 51. § 1. In het belang van de veiligheid of het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer kunnen verkeerstekens worden aangebracht of verwijderd door de beheerder.

§ 2. De verkeerstekens die kunnen worden aangebracht en hun betekenis zijn vermeld in bijlage 5.

Bij bekendmaking kunnen voorschriften worden gegeven die een verbod, een gebod, een aanbeveling of een inlichting bevatten en die in de plaats treden van de verkeerstekens vermeld in bijlage 5.

§ 3. De in bijlage 5 van dit reglement opgenomen verkeerstekens hebben, zodra zij worden aangebracht, dezelfde verordenende kracht als dit reglement.

Van een verkeersteken en van een voorschrift die een verbod of een gebod bevatten, kan door een bevoegd persoon ontheffing worden verleend.

§ 4. De in bijlage 5 vermelde verkeerstekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt door bijkpanelen :

- de boven een verkeersteken aangebrachte bijkpanelen duiden op de afstand waarop de gesignaleerde toestand zich bevindt;
- de onderaan aangebrachte bijkpanelen duiden op de aard van het verbod, gebod, de beperking of de aanwijzing;
- de opzij aangebrachte bijkpanelen duiden op de afstand of de richting waarvoor het paneel geldt.

Verkeersaanwijzingen en bekendmakingen

Art. 52. § 1. Elk bevoegd persoon kan ter verzekering van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en ter bescherming van de werken, de kapitein of schipper een verkeersaanwijzing geven.

Verkeersaanwijzingen hebben voorrang op verkeerstekens.

§ 2. De bevoegde overheid en de beheerder kunnen tevens ter verzekering van de in paragraaf 1 bedoelde belangen voor bijzondere situaties tijdelijke voorschriften vaststellen, die als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven.

§ 3. De bekendmakingen, bedoeld in paragraaf 2 worden gepubliceerd voor wat de zeeschepen betreft in de « Berichten aan Zeevarenden » en voor wat de binnenschepen betreft, in de « Berichten aan de Schipperij ».

§ 4. Kapiteins en schippers moeten aan de verkeersaanwijzingen gevolg geven en de tijdelijke voorschriften naleven.

Chargement et déchargement

Art. 46. Aucun bateau ne peut être chargé ou déchargé en d'autres endroits que ceux qui y sont destinés ou qui ont été désignés par le gestionnaire.

Travaux effectués à ou sur des bateaux

Art. 47. Il est interdit d'effectuer à ou sur des bateaux des travaux de réparation, de nettoyage, de dégazage, de désinfection ou autres, lorsque ceux-ci sont susceptibles de mettre en danger la navigation, de causer des dégâts ou de constituer une entrave à la navigation, à moins que ces travaux n'aient lieu :

- a) avec l'autorisation de l'autorité compétente, ou
- b) soit sur un chantier naval, soit sur le terrain d'une installation de radoub.

Activités diverses

Art. 48. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit :

- a) d'utiliser un bateau se trouvant au poste d'amarrage comme entrepôt ou pour l'exploitation d'une entreprise;
- b) de mettre en vente des biens ou des services en utilisant un bateau qui se déplace ou non;
- c) de déchirer des bateaux;
- d) de s'établir dans un bateau en domicile fixe ou de l'utiliser à des fins d'hébergement;
- e) de procéder à la mise à l'eau à partir de la rive d'un bateau ou d'effectuer des essais de propulsion.

Evénements particuliers

Art. 49. Il est interdit d'organiser dans le canal des événements sportifs, des fêtes aquatiques ou tout événement similaire sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Permissions, dispenses et autorisations

Art. 50. Toute permission, dispense ou autorisation peut être soumise à des conditions.

Signaux de navigation

Art. 51. § 1^{er}. Afin d'assurer la sécurité ou la fluidité de la navigation le gestionnaire peut placer ou enlever tout signal de la voie navigable.

§ 2. Les signaux de la voie navigable pouvant être placés ainsi que leur signification figurent dans l'annexe 5.

Par voie d'avis, peuvent être données des prescriptions qui contiennent des interdictions, des injonctions, des recommandations ou des renseignements et qui remplacent les signaux prévus à l'annexe 5.

§ 3. Les signaux repris à l'annexe 5 ont, dès qu'ils sont placés, la même force obligatoire que le présent règlement.

Une personne compétente peut dispenser de l'observation des signaux de navigation et des prescriptions comportant une interdiction ou une injonction.

§ 4. Les signaux indiqués à l'annexe 5 peuvent être complétés ou précisés par des panneaux complémentaires :

- les panneaux posés au dessus d'un signal, indiquent la distance jusqu'à la situation signalée;
- les panneaux posés en dessous indiquent la nature de l'interdiction, de l'injonction, de la restriction ou de la directive;
- les panneaux apposés latéralement indiquent la distance ou la direction pour laquelle le signal est valable.

Instructions et avis

Art. 52. § 1^{er}. Afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la navigation et de protéger les ouvrages, toute personne compétente peut donner au capitaine ou au patron une instruction.

Les instructions ont priorité sur les signaux.

§ 2. En vue d'assurer les intérêts visés au paragraphe 1^{er} et pour des situations particulières, l'autorité compétente et le gestionnaire peuvent également édicter des prescriptions temporaires communiquées aux navigateurs sous forme d'avis.

§ 3. Les avis visés au paragraphe 2 sont publiés en ce qui concerne les navires dans « les Avis aux Navigateurs » et en ce qui concerne les bateaux fluviaux dans les « Avis à la Batellerie ».

§ 4. Les capitaines et les patrons doivent obtempérer aux instructions et observer les prescriptions temporaires.

§ 5. Het besluit van de beheerder om ten aanzien van een schip gebruik te maken van de prerogatieven vermeld in artikel 14, eerste lid, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart, wordt bekendgemaakt in de « Berichten aan de Zeevarenden » als het om een zeeschip gaat, en in de « Berichten aan de Schipperij » als het om een binnenschip gaat.

HOOFDSTUK 6. — Slotbepalingen

Verplichting tot het aan boord hebben van het reglement

Art. 53. Aan boord van elk schip, waarop dit reglement van toepassing is, met uitzondering van een open klein schip, moet een bijgevoerd exemplaar van dit reglement aanwezig zijn. Dit reglement moet op eerste aanvraag van een bevoegd persoon ter inzage worden gegeven.

Ambtenaren belast met de uitvoering van dit reglement

Art. 54. § 1. Met de uitvoering van dit reglement zijn belast, ieder voor zijn ambtsgebied :

- de waterschouten en de ambtenaren der zeevaartpolitie;
- de Gentse havenkapitein of zijn gemachtigde.

§ 2. De Gentse havenkapitein of zijn gemachtigde en de loodsdiensregelen in onderling overleg de aankomst of het vertrek van de schepen aan of van de kaaien beheerd door het Havenbedrijf van de stad Gent.

§ 3. De beheerder wordt aangewezen als de openbare overheid vermeld in artikel 12, 3^o, van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

§ 4. De Gentse waterschout is gelast met het vasthouden of het in beslag nemen vermeld in artikel 17, § 1, derde lid, van de voormelde wet van 11 april 1989.

Art. 55. Artikel 108 van het koninklijk besluit van 5 oktober 1935 vaststellende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, wordt met het volgende lid aangevuld : « Enkel de artikelen 5, 7 tot 10, 30, 40, 47 bis, 49 1) tot 3), 50, 51, 67 tot 91, 93 tot 95, 103 en 109 zijn echter van toepassing op het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Art. 56. § 1. Geen scheepvaartrechten worden geëist voor :

- 1^o de zeeschepen;
- 2^o de sleepboten die zeeschepen slepen of assisteren;
- 3^o de binnenschepen die van een zeeschip een lading of een deel ervan vervoeren naar dezelfde losplaats als deze van het zeeschip, of van de laadplaats van het zeeschip naar het zeeschip zelf. Deze binnenvaartuigen moeten in het bezit zijn van een verklaring van de Belgische of Nederlandse douane dat de vracht onder die voorwaarden werd geladen.

§ 2. Het ontvangstkantoor van de scheepvaartrechten is gevestigd te Zelzate in het douanegebouw.

Art. 57. Het koninklijk besluit van 7 september 1950 tot goedkeuring van het bijzonder reglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 25 maart 1952, 16 oktober 1954 en 17 oktober 1956, wordt opgeheven.

Art. 58. Het koninklijk besluit van 27 januari 1992 houdende scheepvaartreglement voor het kanaal van Gent naar Terneuzen wordt ingetrokken.

Inwerkingtreding

Art. 59. Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

Uitvoeringsbepaling

Art. 60. Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

§ 5. La décision du gestionnaire de faire usage, à l'égard d'un bateau, des prérogatives prévues à l'alinéa 1^{er} de l'article 14 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, est publiée dans les « Avis aux Navigateurs » lorsqu'elle concerne un navire, et dans les « Avis à la Batellerie » lorsqu'elle concerne un bateau fluvial.

CHAPITRE 6. — Dispositions finales

Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement

Art. 53. Tout bateau soumis au présent règlement, à l'exception d'une petite embarcation non-pontée doit disposer à bord d'un exemplaire de celui-ci tenu à jour. Cet exemplaire doit être présenté pour contrôle à toute requête d'une personne compétente.

Fonctionnaires chargés de l'exécution du présent règlement

Art. 54. § 1^{er}. Sont chargés de l'exécution du présent règlement, chacun pour son ressort :

- les commissaires maritimes et les fonctionnaires de la police maritime;
- le capitaine du port de Gand ou son délégué.

§ 2. Le capitaine du port de Gand ou son délégué et le service du pilotage règlent en concertation l'arrivée des navires aux quais ou leur départ des quais gérés par l'entreprise portuaire de la ville de Gand.

§ 3. Le gestionnaire est désigné comme l'autorité publique visée à l'article 12, 3^o, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 4. Le commissaire maritime de Gand est chargé de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1^{er}, 3^e alinéa, de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

Art. 55. L'article 108 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 approuvant le règlement général des voies navigables du Royaume, est complété par l'alinéa suivant : « Toutefois, seuls les articles 5, 7 à 10, 30, 40, 47 bis, 49 1) à 3), 50, 51, C. à 91, 93 à 95, 103 et 109 sont applicables au canal de Gand à Terneuzen.

Art. 56. § 1^{er}. Les droits de navigation ne seront pas réclamés pour :

- 1^o les navires;
- 2^o les remorqueurs remorquant ou assistant des navires;
- 3^o les bateaux fluviaux transportant une cargaison, en tout ou en partie, d'un navire au même endroit de déchargement que celui de ce navire, ou de l'endroit de chargement du navire jusqu'au navire même. Ces bateaux fluviaux doivent être munis d'une déclaration émanant de la douane belge ou néerlandaise affirmant que la cargaison a été chargée dans les conditions énoncées.

§ 2. L'office du receveur des droits de navigation est situé dans le poste douanier à Zelzate.

Art. 57. L'arrêté royal du 7 septembre 1950 approuvant le règlement particulier du canal de Gand à Terneuzen, modifié par les arrêtés royaux du 25 mars 1952, 16 octobre 1954 et 17 octobre 1956, est abrogé.

Art. 58. L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de navigation du canal de Gand à Terneuzen est rapporté.

Entrée en vigueur

Art. 59. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} novembre 1992.

Exécutoire

Art. 60. Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Bijlage 1

Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, 1e lid, zijn :

1. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.1. en 1.5 van de International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), indien het schip in totaal meer vervoert dan 100 kg bruto;
2. Stoffen van klasse 1, gevarengroep 1.2, 1.3 of 1.4 of stoffen van klasse 5.2, deze laatste voor zover de verpakking overeenkomstig de IMDG-Code moet zijn voorzien van een gevaarsetiket : « ontplofbaar », indien het schip in totaal meer vervoert dan 1 000 kg bruto;
3. Stoffen van klasse 2, die overeenkomstig de IMDG-Code moeten zijn voorzien van een gevaarsetiket : « giftig », indien het schip in totaal meer vervoert dan 1 000 kg bruto;
4. Stoffen behorende tot één der gevarenclassen van de IMDG-Code, voor zover deze in bulk per tankvaartuig worden vervoerd, ongeacht de hoeveelheid.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

Bijlage 2

Vervoer van licht-ontvlambare stoffen door binnenschepen (*)

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, § 2, onder a, zijn :

1. In het geval van stukgoed-vervoer :
 - a) wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer dan 5 000 kg bedraagt;
 - brandbare gassen (F) van de klasse Id, met uitzondering van de gassen bedoeld in bijlage 3;
 - stoffen van de klasse IIIa, behorende tot de categorieën Kx, KOs, KOn, KIs, KIn;
 - stoffen van de klasse V waarvan het vlampunt beneden 21 °C is gelegen;
 - b) wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer dan 25 000 kg bedraagt;
 - stoffen van de klasse IIIa, behorende tot de categorie K2;
 - stoffen van de klasse V waarvan het vlampunt is gelegen tussen 21 °C en 55 °C.
2. In het geval van vervoer met tankschepen : de onder 1 genoemde stoffen ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden.

(*) De classificatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform het A.D.N.R. (Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn).

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

Annexe 1

Transport de matières dangereuses par navires

Les matières dangereuses visées à l'article 25, 1er alinéa, sont :

1. Les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.1. et 1.5 du « International Maritime Dangerous Goods Code (Code IMDG) lorsque le navire transporte au total plus de 100 kg brut;
2. Les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.2, 1.3 ou 1.4 ou les matières de la classe 5.2, ces dernières pour autant que l'emballage, conformément au Code IMDG, soit pourvu d'une étiquette de danger : « matières explosives », lorsque le navire transporte au total plus de 1 000 kg brut;
3. Les matières de la classe 2 qui, conformément au Code IMDG, doivent être pourvues d'une étiquette de danger : « matières toxiques », lorsque le navire transporte au total plus de 1 000 kg brut;
4. Les matières appartenant à une des classes de danger du Code IMDG, pour autant qu'elles soient transportées en vrac par navire-citerne, sans limitation de poids.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :
Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Annexe 2

Transport par bateaux fluviaux de matières facilement inflammables (*)

Les matières dangereuses visées à l'article 25, § 2, sous a, sont :

1. Lorsqu'il s'agit du transport de marchandises conditionnées :
 - a) dont le poids brut maximal par bateau dépasse 5 000 kg;
 - les gaz inflammables (F) de la classe Id, sauf les gaz visés à l'annexe 3;
 - les matières de la classe IIIa, appartenant aux catégories Kx, KOs, KOn, KIs, KIn;
 - les matières de la classe V dont le point d'éclair est inférieur à 21 °C;
 - b) dont le poids brut maximal des matières transportées par bateau dépasse 25 000 kg;
 - les matières de la classe IIIa, appartenant à la catégorie K2;
 - les matières de la classe V dont le point d'éclair se situe entre 21 °C et 55 °C.
2. Lorsqu'il s'agit du transport par bateaux-citernes : les matières visées sous 1, sans limitation de poids, ainsi que les gaz dangereux qui se sont formés durant le transport de ces matières et qui se trouvent encore dans les citernes.

(*) La classification des matières dangereuses dans cette annexe est établie conformément à l'A.D.N.R. (le règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :
Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Bijlage 3

Vervoer van ammoniak en andere gelijkgestelde stoffen door binnenschepen (*)

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, § 2, onder b, zijn :

1. In het geval van stukgoed-vervoer, wanneer het bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer bedraagt dan 1 000 kg per stof dan wel 5 000 kg in totaal :

a) de volgende stoffen van de klasse Id :

- boriumfluoride en fluor genoemd onder 3;
- de stoffen genoemd onder 5 en 8a;
- chloorwaterstof genoemd onder 10;
- ammoniak genoemd onder 14;

b) de volgende stoffen van de klasse IVa :

- de stoffen vallende onder 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14 en 31;
- natriumazide vallende onder 32a;
- de stoffen vallende onder 81a en 81b;
- natriumfluoracetaat en fluoracelamide genoemd onder 81g;

c) de volgende stoffen van de klasse V :

- de stoffen vallende onder 2a, 3a, 6a, 7, 9 en 14.

2. In het geval van vervoer met tankschepen : de onder 1 genoemde stoffen, ongeacht de hoeveelheid, alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en die zich nog in de tanks bevinden.

(*) De classificatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform het A.D.N.R. (Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn).

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

Bijlage 4

Vervoer van ontplofbare stoffen door binnenschepen (*)

De gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 25, § 2, onder c, zijn, wanneer het bruto gewicht van de per schip vervoerde stoffen meer bedraagt dan 50 kg per klasse :

- de stoffen van de klasse Ia, met uitzondering van de stoffen genoemd onder 15;
- de stoffen van de klasse Ib;
- de stoffen van de klasse Ic, met uitzondering van de stoffen genoemd onder 1^o, a;
- de stoffen van de klasse VII, met uitzondering van de stoffen genoemd onder 99.

(*) De classificatie van de gevaarlijke stoffen in deze bijlage is conform het A.D.N.R. (Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn).

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,
G. COËME

Annexe 3

Transport d'ammoniac et d'autres matières analogues par bateaux fluviaux (*)

Les matières dangereuses visées à l'article 25, § 2, sous b, sont :

1. Lorsqu'il s'agit du transport de marchandises conditionnées dont le poids brut maximal par bateau, dépasse 1 000 kg par matière ou 5 000 kg au total :

a) les matières suivantes de la classe Id :

- fluorure de bore et fluor du chiffre 3;
- les matières des chiffres 5 et 8a;
- acide chlorhydrique du chiffre 10;
- ammoniac du chiffre 14;

b) les matières suivantes de la classe IVa :

- les matières des chiffres 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14 et 31;
- azoture de sodium du chiffre 32a;
- les matières des chiffres 81a et 81b;
- acétate de fluor de sodium et acébamide de fluor, du chiffre 81g;

c) les matières suivantes de la classe V :

- les matières des chiffres 2a, 3a, 6a, 7, 9 et 14.

2. Lorsqu'il s'agit du transport par bateaux-citernes : les matières visées sous 1, sans limitation de poids, ainsi que les gaz dangereux qui se sont formés durant le transport de ces matières et qui se trouvent encore dans les citernes.

(*) La classification des matières dangereuses dans cette annexe est établie conformément à l'A.D.N.R. (le règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Annexe 4

Transport de matières explosibles par bateaux fluviaux (*)

Les matières dangereuses visées à l'article 25, § 2, lettre c), sont lorsque le poids brut maximal des matières dangereuses transportées par bateau dépasse 50 kg par classe :

- les matières de la classe Ia, à l'exception des matières du chiffre 15;
- les matières de la classe Ib;
- les matières de la classe Ic, à l'exception des matières du chiffre 1^o, a;
- les matières de la classe VII, à l'exception des matières du chiffre 99.

(*) La classification des matières dangereuses dans cette annexe est établie conformément à l'A.D.N.R. (le règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin).

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Bijlage 5
 --
 Verkeerstekens
 --
 LEGENDE DER KLEUREN
 --

Annexe 5
 --
 Signaux de navigation
 --
 LEGENDE DES COULEURS
 --

BLAUW



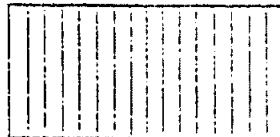
BLEU

ROOD



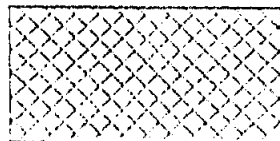
ROUGE

GEEL



JAUNE

GROEN



VERT

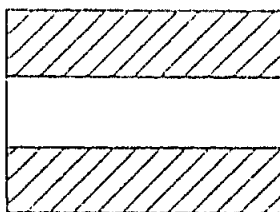
Afdeling 1. — Verbodstekens

In, uit of doorvaren verboden (algemeen teken)

Section 1^{re}. — Signaux d'interdiction

Interdiction de passer (signal général)

hetzij borden



soit panneaux

hetzij rode lichten

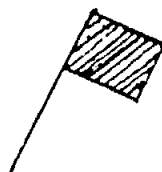


of
ou

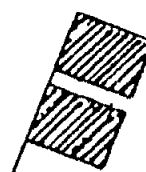


soit feux rouges

hetzij rode vlaggen



of
ou



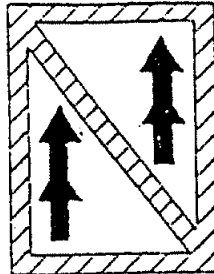
soit pavillons rouges

Twee boven elkaar geplaatste borden, lichten of vlaggen duiden een verbod van langere duur aan



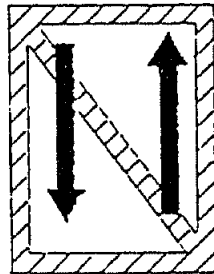
Deux panneaux, deux feux ou deux pavillons superposés, indiquent une interdiction prolongée

Verboden voorbij te lopen



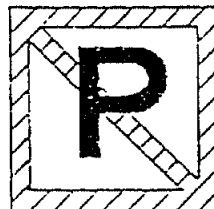
Interdiction de tout dépassement

Verboden te ontmoeten en voorbij te lopen



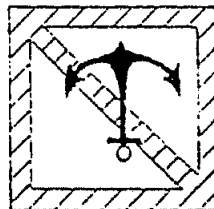
Interdiction de croiser et de dépasser

Verboden ligplaats te nemen



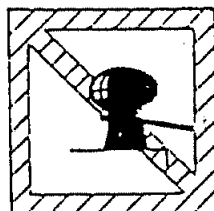
Interdiction de stationner

Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten siepen aan de zijde van het vaarwater waar het bord is aangebracht



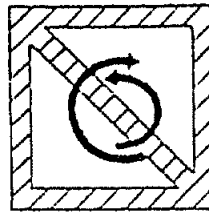
Interdiction d'ancrer et de laisser trainer les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le panneau est placé

Verboden te meren aan de zijde van het vaarwater, waar het bord is aangebracht



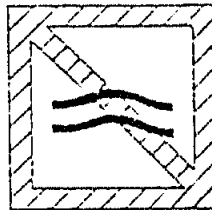
Interdiction de s'amarrer à la rive, du côté de la voie navigable où le panneau est placé

Verboden te keren



Interdiction de virer

Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken



ou

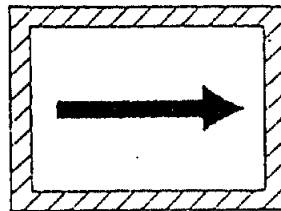


Interdiction de créer des remous

Afdeling 2 — Gebodstekens

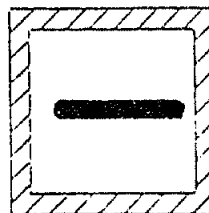
Section 2. — Signaux d'obligation

Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl



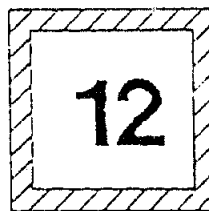
Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche

Verplichting voor het bord stil te houden onder de omstandigheden in het reglement bepaald



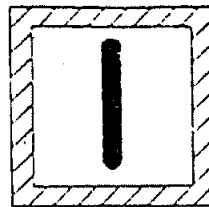
Obligation de s'arrêter devant le panneau dans les conditions prévues dans le règlement

Verplichting de vaarsnelheid te beperken zoals is aangegeven (in km/u.)



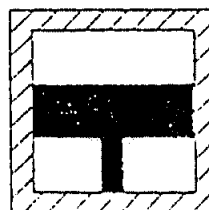
Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h)

Verplichting bijzonder op te letten



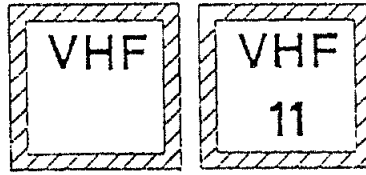
Obligation d'observer une vigilance particulière

Verplichting niet het hoofdvaarwater op te varen indien daardoor de schepen op het hoofdvaarwater zouden worden genoodzaakt hun koers of snelheid te wijzigen



Obligation de ne pas s'engager sur la voie principale, si cette manœuvre devrait obliger les bateaux navigant sur cette voie, à modifier leur route ou leur vitesse

Verplichting gebruik te maken van marifoon overeenkomstig de daartoe bij algemene regeling vastgestelde voorschriften of zich te melden op het aangegeven marifoonkanaal

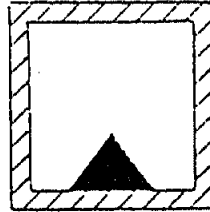


Obligation d'utiliser le mariphone conformément aux règles fixées par règlement général ou de s'annoncer sur le canal de mariphone indiqué

Afdeling 3. — Beperkingstekens

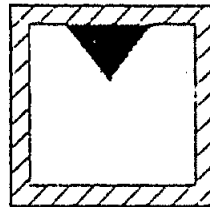
Section 3. — Signaux de restriction

De waterdiepte is beperkt



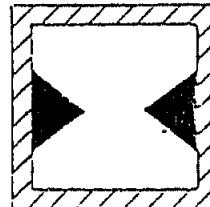
La profondeur d'eau est limitée

De doorvaarthoogte is beperkt



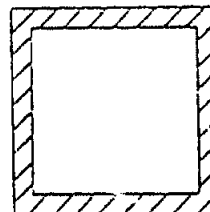
La hauteur libre est limitée

De breedte van de doorvaart van het vaarwater is beperkt



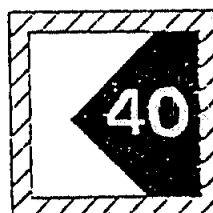
La largeur du chenal est limitée

Beperkingen zijn opgelegd aan de scheepvaart : vraag inlichtingen



Des restrictions sont imposées à la navigation : renseignez-vous

Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de rechter- (linker-)oever; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord

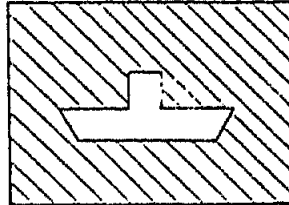


La voie navigable est éloigné de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le signal indique en mètres, à quelle distance du signal les bateaux doivent être maintenus

Afdeling 4. — Aanwijzingstekens

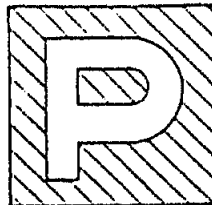
Section 4. — Signaux d'indication

Vrijvarende veerpont



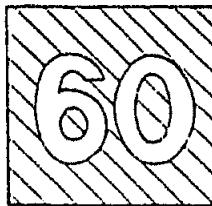
Bac navigant librement

Toestemming ligplaats te nemen



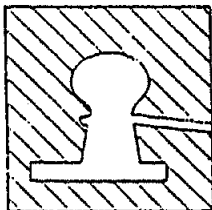
Autorisation de stationner

Toestemming ligplaats te nemen tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord



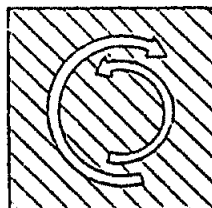
Autorisation de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci

Toestemming te meren



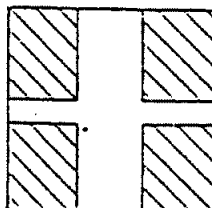
Autorisation de s'amarrer

Plaats om te keren



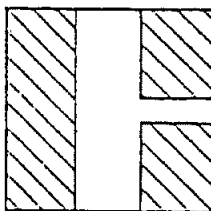
Aire de virage

Het gevolgde vaarwater geldt als hoofdvaarwater ten opzichte van het vaarwater dat daarin uitmondt



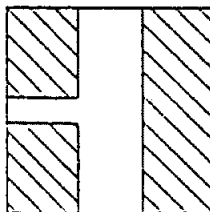
La voie rencontrée est considérée comme secondaire par rapport à la voie suivie

idem



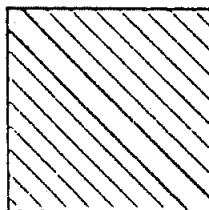
idem

idem



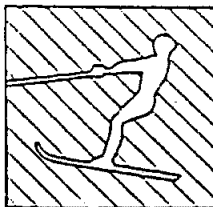
idem

Einde van een verbod of een gebod geldend voor één vaarrichting of einde van een beperking



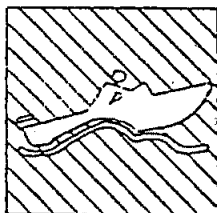
Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction

Waterskiën toegestaan



Pratique du ski nautique autorisée

Snel varen voor kleine motorschepen toegestaan



Navigation à grande vitesse autorisée aux petits bateaux motorisés

Afdeling 5. — Tekens aan kunstwerken

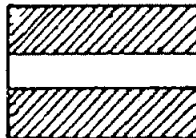
1. Algemeenheden

Voor de signalisatie aan kunstwerken kunnen volgende tekens worden gebruikt :

— hetzij rode vaste lichten



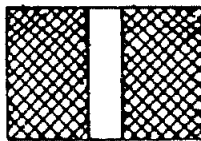
hetzij een rechthoekig rood bord met witte horizontale streep



— hetzij groene vaste lichten



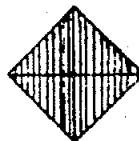
hetzij een rechthoekig groen bord met vertikale witte streep



— hetzij gele vaste lichten



hetzij een geel ruitvormig bord

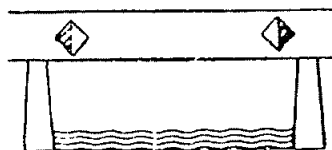


2. Tekens aan kunstwerken

A. Vaste bruggen en vaste delen van bruggen *

1. Begrenzing van de breedte van het vaarwater

Betekenis van een signalisatie zoals hiernaast voorgesteld : verbod buiten de aangegeven begrenzing te varen



* De doorvaart van brugopeningen die niet van verkeerstekens zijn voorzien, gebeurt uitsluitend op eigen risico van het betrokken vaartuig

Section 5. — Signaux aux ouvrages d'art

1. Généralités

Les signaux suivants peuvent être utilisés pour la signalisation aux ouvrages d'art :

— soit des feux rouges fixes

soit un panneau rectangulaire rouge avec une raie blanche horizontale

— soit des feux verts fixes

soit un panneau rectangulaire vert avec une raie blanche verticale

— soit des feux jaunes fixes

soit un panneau jaune en forme de losange

2. Signaux aux ouvrages d'art

A. Ponts fixes et parties fixes des ponts *

1. Limitation de la largeur de la voie navigable

Signification d'une signalisation comme celle présentée à cote : interdiction de naviguer en dehors de l'espace indiquée

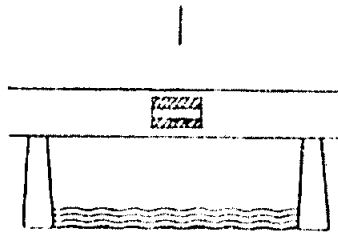
* Le passage d'ouvertures non signalées se fait exclusivement aux risques et périls du bateau concerné

2. Verboden doorvaartopening

2. Passage interdit à la navigation

Verboden doorvaartopening

Passage interdit à la navigation



B. Beweegbare bruggen

B. Ponts mobiles

Opmerking :

Note :

Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst

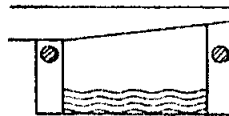
Il est possible que les feux rouges et verts ne soient placés que d'un seul côté du passage navigable (normalement à tribord)

1. Bruggen in bedrijf

1. Pont en service

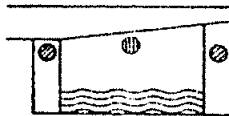
doorvaart verboden

interdiction de passage



doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk

le passage du pont fermé est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens est possible



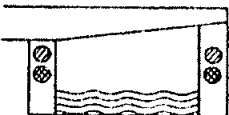
doorvaart gesloten brug toegestaan, maar voor tegenliggende vaart verboden

le passage du pont fermé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens



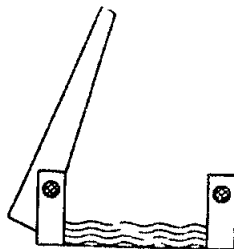
doorvaart verboden, wordt aanstonds toegestaan

le passage du pont est interdit, mais sera autorisé incessamment



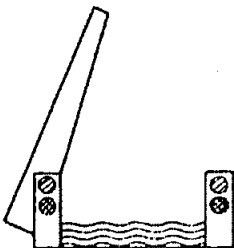
doorvaart toegestaan

le passage est autorisé



doorvaart verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijkerwijs niet meer mogelijk is

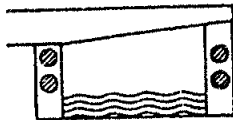
interdiction de passage, sauf si les bateaux se sont approchés d'une façon telle que, raisonnablement, il ne leur soit plus possible de s'arrêter



2. Bruggen buiten bedrijf

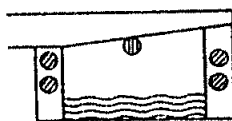
2. Pont hors service

doorvaart verboden



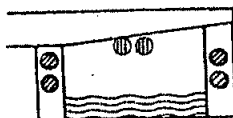
interdiction de passage

doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk



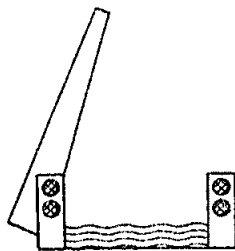
le passage du pont fermé est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens est possible

doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden



le passage du pont fermé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens

doorvaart toegestaan



le passage est autorisé

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992

BOUDEWIJN

BAUDOUIN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen
en Overheidsbedrijven,

Par le Roi :
Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,

G. COËME

G. COËME