

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Règlements belges de navigation

- RGVN : Règlement Général des Voies Navigables
- RGPNE : Règlement Général de Police pour la Navigation en Eaux intérieures
- Règlement de la navigation sur la Meuse mitoyenne
- Règlement de police et de navigation du canal Bruxelles-Rupel et du port de Bruxelles
- Règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen
- Règlement de navigation et de police de l'Escaut maritime inférieur
- Règlement pour la mer territoriale, porte et plages du littoral, belges
- 28 Juin 2019 - Arrêté Royal Relatif à la navigation de plaisance



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement général des voies navigables du Royaume

(Arrêté royal du 15 octobre 1935)

TITRE I. Règles de navigation applicables aux bateaux, trains et radeaux	5
CHAPITRE I. Conditions requises pour être admis à naviguer	5
Art. 1er. Dimensions des bateaux.....	5
Art. 2. Marques d'identification	5
Art. 3. Trains et radeaux	6
Art. 4. Danger de couler – chargement en comble - colis	6
Art. 5. Abrogé.....	6
Art. 6. Négligence, incapacité et ivresse.	6
Art. 7. Agrès, cordage – moyens de propulsion	6
Art. 8. Documents de bord.....	6
Art. 9. Embarcations de plaisance: Dispositions générales	7
Art. 9bis. Embarcations de plaisance: Navigation à grande vitesse.....	9
Art. 9ter. Embarcations de plaisance: Embarcations de plaisance étrangères.....	9
Art. 9quater. Embarcations de plaisance: Exceptions	10
Art. 10. Bateau immobilisé.....	10
CHAPITRE II. Règles relatives aux bateaux en marche	10
SECTION I. Heures de navigation et règles pour la navigation de nuit.....	10
Art. 11. Heures de navigation	10
Art. 12. Abrogé.....	11
SECTION II. Halage – croisement – trématage – virement – signaux sonores.....	11
Art. 13. Halage.....	11
Art. 14. Halage.....	11
Art. 15. Halage.....	12
Art. 16. Abrogé.....	12
Art. 17. Abrogé.....	12
Art. 18. Abrogé.....	12
Art. 19. Abrogé.....	12
Art. 20. Bateau retenu.....	12
Art. 21. Réduction de la vitesse	12
Art. 22. Abrogé.....	12
Art. 23. Abrogé.....	12
SECTION III. PASSAGE AUX ÉCLUSES ET AUX PONTS	12
Art. 24. Ralentir – Arrêter - amarrer	12
Art. 25. Entrer et amarrer	13
Art. 26. Assistance à la manœuvre.....	13
Art. 27. Ordres du personnel de manœuvre	13
Art. 28. Ordre de passage	13
Art. 29. Amener les voiles	14
Art. 30. Règles de manœuvre.....	14
Art. 31. Ponts mobiles de chemin de fer.....	14
Art. 32. Abaisser les mâts	14
Art. 33. Passage des piétons et des voitures	14
Art. 34. Temps dans l'écluse	14
CHAPITRE III. Transport de poudres et autres matières dangereuses	15
Art. 35. Abrogé.....	15
Art. 35bis. Abrogé	15
CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée	15
Art. 36. Passage des bateaux de l'armée.....	15
CHAPITRE V. Stationnement, chargement, déchargement, port, garage et chômage.....	15
Art. 37. Abrogé.....	15
Art. 38. Amarrage.....	15
Art. 39. Amarrage.....	15
Art. 40. Ordres donnés par les agents de la voie navigable.....	15
Art. 41. Abrogé.....	15
Art. 42. Temps de stationnement.....	15
Art. 43. Abrogé.....	15
Art. 44. Trains et radeaux	15
Art. 45. Amarrage des trains et radeaux.....	16
Art. 46. Incendie à bord	16
Art. 47. Temps de crue	16
Art. 47bis. Temps de gel.....	16

Art. 48. Indemnisation.....	16
CHAPITRE VI. Obligations des patrons dont les bateaux sont coulés bas.....	16
Art. 49. Obligations du batelier	16
Art. 50. Propriétaire inconnu.....	16
Art. 51. Cargaison du bateau.....	17
CHAPITRE VII. Des bateaux faisant un service régulier.....	17
Art. 52. Service régulier	17
Art. 53. Abrogé.....	17
Art. 53bis. Abrogé	17
Art. 54. Abrogé.....	17
Art. 55. Heures de départ et d'arrivée.....	17
CHAPITRE VIII. Des bateaux à moteur et trains de bateaux remorqués	17
Art. 56. Abrogé.....	17
Art. 57. Abrogé.....	17
Art. 58. Vitesse maximale	17
Art. 59. Navigation avec une vitesse supérieure	18
Art. 59bis. Essais	18
Art. 60. Arrêt du bateau	18
Art. 61. Remous gênants	18
Art. 62. Abrogé.....	18
Art. 63. Abrogé.....	18
Art. 64. Abrogé.....	18
Art. 65. Restes des feux de machines	18
Art. 66. Abrogé.....	19
TITRE II. Inscription, jaugeage et déchirage des bateaux – droits de navigation - permis de circulation	19
CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchirage des bateaux.....	19
Art. 67. Désignation des experts-jaugeurs	19
Art. 68. But du jaugeage – renseignements du certificat de jaugeage et du registre d'inscription	19
Art. 69. Volume à déterminer.....	20
Art. 70. Enfoncement moyen – échelles de jauge	22
Art. 71. Signe de jaugeage	22
Art. 72. Abrogé.....	22
Art. 73. Certificat de jaugeage contesté	22
Art. 74. Perte du certificat de jaugeage	23
Art. 75. Rejaugage.....	23
Art. 76. Nouveau propriétaire – nouveau nom.....	23
Art. 77. Etat des échelles – tirant d'eau maximal	24
Art. 77bis. Déchirage	24
Art. 78. Excès de charge	24
Art. 78bis. Falsification du certificat de jaugeage	24
CHAPITRE II. Droits de navigation	24
Art. 79. Application.....	24
Art. 79. Application - forme valable pour la Région flamande	25
Art. 79. Application - forme valable pour la Région bruxelloise.....	25
Art. 80. Bateaux naviguant à vide.....	26
Art. 80. Bateaux naviguant à vide - forme valable pour la Communauté flamande	26
Art. 81. Tonnage intervenant dans le calcul des droits de navigation	26
Art. 82. Radeaux.....	27
Art. 83. Remorqueurs et pousseurs.....	27
Art. 83. Remorqueurs et pousseurs – forme valable pour la Communauté flamande	28
Art. 84. Bateaux à passagers	28
Art. 84. Bateaux à passagers– forme valable pour la Communauté flamande.....	29
Art. 85. Services réguliers.....	29
Art. 86. Transport exclusivement entre les mêmes ports	29
Art. 87. Paiement des droits de navigation	30
Art. 88. Exceptions.....	30
CHAPITRE III. Emission du permis de circulation.....	31
Art. 88bis. Permis de circulation	31
TITRE III. De la conservation des voies navigables et de leurs dépendances	32
Art. 89. Ouvrages et plantations	32
Art. 90. Ouvrages et plantations dans le lit de la voie navigable.....	32
Art. 91. Détournement d'eau – Déversement - entraver la circulation sur le chemin de halage	33
Art. 92. Pêcheurs	33

Art. 93. Utilisation du chemin de halage	33
Art. 94. Ponts mobiles.....	34
Art. 95. Accès aux ouvrages d'art.....	34
Art. 96. Formation de glaces - débordement	34
Art. 97. Prise d'eau	34
Art. 98. Abrogé.....	34
Art. 99. Police des lavoirs	34
TITRE IV. Pénalités, mesures d'office, procès-verbaux, définitions.....	34
Art. 100. Infraction au présent règlement	34
Art. 101. Personnes chargées de l'exécution	35
Art. 102. Ordres des fonctionnaires préposés à la surveillance	35
Art. 102bis. Abrogé	35
Art. 103. Procès-verbal	35
Art. 104. Administrations communales - gendarmerie.....	35
Art. 105. Appel aux décisions des fonctionnaires.....	35
Art. 106. Registre de réclamations	36
Art. 107. Définitions.....	36
Art. 108. Champs d'application.....	36
Art. 108bis. Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures	36
Art. 109. Contravention aux droits de navigation.....	36
TITRE V. Règlement complémentaire pour la région flamande	36
Art. 110. Droits de navigation de la région flamande.....	36
TITRE VI. Dispositions complémentaires pour la région de Bruxelles-Capitale	37
Art. 111. Droits de navigation pour la région bruxelloise.....	37

TITRE I. Règles de navigation applicables aux bateaux, trains et radeaux

CHAPITRE I. Conditions requises pour être admis à naviguer

Art. 1er. Dimensions des bateaux

1. Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer, si ses dimensions et celles de son chargement ne permettent pas le passage facile aux ponts, écluses et autres ouvrages d'art dont les dimensions utiles¹ sont indiquées pour chaque voie navigable par les règlements particuliers. Ceux-ci fixent également les maxima de tirant d'eau.
2. Pour qu'un bateau soit admis dans une écluse, il faut que sa longueur (gouvernail compris) soit inférieure à 0,30 m au moins et sa largeur de 0,20 m au moins à celle de l'écluse. A titre de tolérance, il suffit que la largeur du bateau soit inférieure de 0,10 m, aux écluses dont la largeur utile n'excède pas 5,20 m. Au même titre, les bateaux dont la largeur n'excède pas 5,10 m, sont admis à toutes les écluses dont la largeur utile est supérieure à 5,20 m, sans excéder 5,30 m.²
3. La hauteur du chargement ou des parties fixes des bateaux au-dessus du plan de flottaison doit rester inférieure de 0,30 m à la hauteur libre indiquée dans chaque règlement particulier.
4. Les trains ou radeaux doivent être formés de tronçons de 20 mètres de longueur au maximum. Ils doivent pouvoir rapidement être séparés les uns des autres en cas de nécessité. Leur largeur doit être inférieure de 0,50 m au moins à celle autorisée pour les bateaux, sans pouvoir excéder 5 mètres. Leur tirant d'eau est inférieur de 0,40 m au moins au tirant d'eau maximum des bateaux.
5. En principe, le maximum de tirant d'eau admis pour les bateaux à moteur est inférieur de 0,25 m à celui des bateaux ordinaires. Cependant, sauf disposition contraire des règlements particuliers, les bateaux à moteur sont autorisés par tolérance, à naviguer avec le maximum de tirant d'eau indiqué pour les bateaux ordinaires. Les patrons qui usent de cette tolérance, le font à leurs risques et périls.³
6. Dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses, le tirant d'eau peut être réduit par décision de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées du ressort. Avis en est donné par voie de publication.
7. Aucune partie des bateaux ne peut faire saillie sous la quille de manière à excéder le maximum de tirant d'eau autorisé.
8. Pour les bateaux jaugeant plus de 10 tonnes, quel que soit le tirant d'eau admis sur la voie navigable, le plan de flottaison ne peut jamais se trouver à moins de 30 cm en dessous de toute ouverture permettant une rentrée d'eau à l'intérieur du bâtiment, ni dépasser, en aucun point, le plat-bord.⁴
9. Dans des cas exceptionnels et moyennant certaines conditions, à déterminer par l'ingénieur en chef directeur du ressort, ce dernier peut délivrer une autorisation de passage aux bateaux dont les dimensions sont supérieures à celles prévues par les règlements particuliers, quand il estime, après examen de la construction du bateau, que la sécurité de la navigation est assurée.⁵

Art. 2. Marques d'identification

- 1) Les bateaux doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 0,08 m de hauteur minimum: leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire.
- 2) En cas de rejaugage, les inscriptions se font conformément aux stipulations de [l'article 75](#) ci-après.
- 3) Abrogé⁶
- 4) Abrogé⁷

¹ La longueur utile d'une écluse ordinaire est la distance rectiligne entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval. S'il n'existe pas de mur de chute, cette longueur est prise entre la dite enclave et la corde du busc amont.

² Arrêté royal du 7 septembre 1950

³ Arrêté royal du 7 septembre 1950

⁴ Arrêté royal du 12 juillet 1957

⁵ Arrêté royal du 17 octobre 1956

⁶ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006

Art. 3. Trains et radeaux

- 1) Les trains et radeaux sont liés et serrés à leurs deux extrémités de manière à ne pas entraver la navigation et à ne pas endommager les bateaux et les ouvrages d'art.
- 2) Les fers servant à lier et serrer les poutres du radeau ne peuvent dépasser la largeur de ce dernier.
- 3) Les trains ou radeaux portent un écriteau indiquant, en caractère de 0,08 m de hauteur minimum, le nom et le domicile de leur propriétaire.

Art. 4. Danger de couler – chargement en comble - colis

- 1) Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer si, à raison d'un vice de construction, de vétusté, d'excès de chargement ou d'avaries, il est en danger de couler bas.
- 2) Les vérifications nécessaires à cet effet peuvent être faites en un point quelconque du réseau des voies navigables par l'ingénieur du ressort ou par son délégué.
- 3) Tout bateau reconnu en mauvais état est retenu et ne peut se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.
- 4) Le chargement en comble des bateaux doit se trouver de 10 cm, au moins, en retrait du bordage et être arrimé de façon à ce qu'il ne puisse, pendant le stationnement des bateaux ou durant le voyage de ceux-ci, être projeté dans le lit de la voie navigable.⁸
- 5) Tout colis pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut destiné à être transporté par mer ou par voie navigable intérieure doit, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids marqué à l'extérieur de façon claire, apparente à la vue et durable.
- 6) Cette indication ne peut différer de plus de 5 p.c. du poids réel.
- 7) Echappent à cette obligation, les colis venant de l'étranger soit en transit, soit sous le couvert d'un permis d'exemption.
- 8) L'obligation du marquage du poids du colis incombe à l'expéditeur.
- 9) Toutefois, si celui-ci agit pour le compte d'un tiers, l'obligation du marquage incombe à ce dernier, qui doit y satisfaire avant de se dessaisir du colis s'il a connaissance du fait que celui-ci est destiné à un transport par mer ou par voie navigable intérieure.⁹
- 10) Le contrôle de l'exactitude du poids indiqué sur le colis est exercé par les inspecteurs du travail et les délégués à l'inspection du travail, ainsi que par les fonctionnaires désignés à l'[art. 101](#) du présent règlement. Ils peuvent se faire communiquer, à cet effet, les bordereaux d'expédition et connaissances relatifs aux colis sur lesquels ils exercent leur contrôle.
- 11) Le ministre du Travail et de la Prévoyance sociale peut accorder des dérogations aux dispositions faisant l'objet des alinéas 5 à 10 du présent article.
- 12) La constatation et la répression des infractions à ces dispositions ont lieu conformément à la loi du 5 mai 1888.

Art. 5. Abrogé¹⁰

Art. 6. Négligence, incapacité et ivresse.

Tout patron ou toute personne employée par la batellerie qui, par négligence, par incapacité, par ivresse, par fausses manœuvres volontaires, cause du désordre, entrave ou retarde la marche des bateaux, trains ou radeaux, est passible des peines combinées par l'[article 100](#) du présent règlement. A la première réquisition, le capitaine ou le patron est tenu de remplacer sur-le-champ le délinquant.

Art. 7. Agrès, cordage – moyens de propulsion

Tout bateau, train ou radeau doit, pour naviguer, être muni des agrès, cordages, piquets d'amarre et des moyens de traction ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation active et régulière.

Art. 8. Documents de bord

Tout patron doit être porteur:¹¹

⁸ Arrêté royal du 17 octobre 1956

⁹ Alinéas à 5 à 9: voir art 549 et 550 du règlement général pour la protection du travail, approuvé par l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 (Moniteurs belges des 3 et 4 octobre 1947)

¹⁰ Arrêté royal du 9 mars 2007

- 1° Abrogé¹²
- 2° du certificat de jaugeage en bon état de conservation d'une durée de validité ne dépassant pas quinze ans ou d'une copie qui remplace ce certificat de jaugeage, délivré soit par l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation soit par l'autorité compétente d'un des autres Etats signataires de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, Annexe et Protocole de Signature, faits à Genève le 15 février 1966.
Les embarcations de plaisance dont la longueur de la coque est inférieure à 15 m ne doivent toutefois pas être en possession d'un certificat de jaugeage.
Dans des cas exceptionnels et à la demande du patron, l'ingénieur-directeur de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation compétent en matière de jaugeage des bateaux de navigation intérieure peut accorder une dispense écrite autorisant un bateau à effectuer à vide et sans certificat de jaugeage un trajet déterminé. Cette demande doit mentionner les raisons qui la motivent, le trajet à effectuer, les dimensions du bateau et les nom et adresse du propriétaire.¹³
- 3° d'un permis de circulation et, lorsque le voyage s'effectue sur une voie navigable soumise au régime des droits de navigation, d'une quittance constatant le paiement de ces droits;
- 4° éventuellement, d'un ou plusieurs connaissements réguliers, conformément au prescrit de [l'article 87](#), § 1er, alinéa 3;
- 5° d'un rôle d'équipage, indiquant pour chaque membre de l'équipage, ses nom, prénoms, sexe, lieu et date de naissance, le numéro et le lieu de délivrance de son document officiel d'identité, et la fonction qu'il exerce à bord;
- 6° si le bateau est utilisé pour le transport de matières dangereuses:
- a) soit, d'un certificat spécial délivré conformément aux dispositions du règlement particulier pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure, approuvé par l'arrêté du Régent du 1er août 1948 et modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950;
 - b) soit, d'un certificat temporaire d'agrément ou d'un certificat normal d'agrément accompagné, le cas échéant, d'une autorisation spéciale pour le transport de certains produits dangereux, délivrés conformément aux dispositions du règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin, dénommé règlement A.D.N.R.¹⁴

Le patron doit représenter ces pièces à toute réquisition des agents préposés au service de la voie navigable et des fonctionnaires chargés de la perception et du contrôle des droits de navigation. Au besoin, il doit se rendre à terre à cette fin. A bord, il doit représenter le rôle d'équipage accompagné des documents officiels d'identité des membres présents de l'équipage.

Art. 9. Embarcations de plaisance¹⁵: Dispositions générales

§1er.

1. Les embarcations de plaisance sont admises à naviguer sur les voies navigables soumises au présent règlement.
2. L'Ingénieur en Chef directeur du ressort peut interdire le passage des embarcations de plaisance dans les biefs ou parties de bief où elles pourraient causer un inconvénient quelconque pour la navigation marchande.
3. Les embarcations de plaisance dont la longueur de la coque est égale ou supérieure à 15 m sont soumises aux dispositions du titre II, chapitre 1er, du présent règlement.¹⁶ En outre, elles portent de chaque côté de la proue ou à l'avant à un endroit visible, en lettres d'au moins 0,08 m de hauteur, le nom du bâtiment et, à la poupe, le nom du port d'attache et le nom du propriétaire en caractères d'au moins 0,04 m de hauteur. Les lettres doivent être en caractère latin.
Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont en caractères bien lisibles et indélébiles; elles doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

§2.¹⁷

1. Pour se trouver sur les voies navigables ou leurs dépendances, toute embarcation de plaisance doit être munie d'une plaque d'immatriculation, reprenant son numéro d'immatriculation.

¹¹ Arrêté royal du 31 octobre 1953

¹² Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹³ Arrêté royal du 21 janvier 1998

¹⁴ Arrêté royal du 25 juillet 1977

¹⁵ Arrêté royal du 14 décembre 1979

¹⁶ Arrêté royal du 21 janvier 1998

¹⁷ Arrêté royal du 25 mai 1992

- a) Le prix de la plaque d'immatriculation s'élève à 25,00 EUR. Ce montant est rattaché à l'indice général des prix à la consommation et évolue par tranches de 2,50 EUR.¹⁸
- b) La plaque d'immatriculation est définitive et reste attachée à l'embarcation de plaisance, même en cas de changement de propriétaire. Elle doit être renouvelée en cas de perte ou de détérioration qui l'aurait rendue illisible.
En cas de changement de propriétaire, l'ancien propriétaire est tenu de communiquer une copie certifiée conforme du contrat de vente de l'embarcation de plaisance au Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions.
- c) Les plaques d'immatriculation sont délivrées à la demande du propriétaire de l'embarcation de plaisance ou de son mandataire, après paiement du montant requis et sur production de sa carte d'identité. Le Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, ou son délégué, détermine quels renseignements doivent être communiqués par le demandeur, au sujet de son embarcation.
- d) La plaque d'immatriculation doit être fixée à un endroit apparent à l'extérieur tribord de la poupe ou à l'arrière de l'embarcation. Si la plaque ne peut pas être fixée aux endroits susvisés, elle sera apposée à un endroit approprié et suffisamment visible.
2. Les dispositions de l'alinéa 1 ne sont pas applicables aux planches à voile, aux embarcations gonflables non adaptées pour recevoir un moteur et aux radeaux. Le Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, ou son délégué, peut ajouter à cette liste d'autres engins destinés à la récréation sur l'eau.
- §3.
1. Pour conduire une embarcation de plaisance à moteur d'une puissance inférieure à 7 355 Watts (10 chevaux-vapeur), le conducteur doit être âgé de 16 ans au moins.
Pour conduire une embarcation de plaisance à moteur d'une puissance supérieure à 7 355 Watts (10 chevaux-vapeur), le conducteur doit être âgé de 18 ans au moins. Cette limite d'âge peut être ramenée à 16 ans si un autre conducteur âgé de 18 ans au moins est à bord.
 2. Sans préjudice des dispositions du 1, ci-dessus, le conducteur d'une embarcation de plaisance à moteur tirant un ou plusieurs skieurs doit être accompagné d'un équipier âgé de 15 ans au moins.
 3. Tout conducteur d'une embarcation de plaisance à moteur faisant route doit se trouver à la place et dans la position prévues pour conduire.
 4. Tout conducteur d'une embarcation de plaisance doit être en état de conduire et posséder l'habileté nécessaire. Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle de son embarcation.
- §4.
1. Les embarcations de plaisance sont tenues de laisser à tous les bâtiments marchands et aux engins de travail l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer. En outre, elles doivent se tenir à une distance suffisante de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie navigable.
 2. Les embarcations de plaisance propulsées par un moteur doivent s'écarter de la route de toutes les autres embarcations de plaisance propulsées par un autre moyen.
 3. Le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, peut indiquer des sections de voie navigable réservées à la navigation à voile.
 4. Tout conducteur d'embarcation de plaisance est tenu de prendre toutes mesures de nature à éviter de causer des dégâts à la voie navigable ou à ses dépendances.
 5. Il est interdit de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse, soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber des objets ou matières quelconques dans la voie navigable, soit en y effectuant des manœuvres intempestives. Il est également interdit de causer une gêne aux usagers des dépendances de la voie navigable.
- §5.
1. Il est interdit d'embarquer un nombre de personnes qui mettrait en péril la stabilité et la sécurité de l'embarcation de plaisance.
 2. Toute embarcation de plaisance faisant route doit avoir à son bord:
 - une ou plusieurs pagaies ou rames
 - pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou gilet de sauvetage
 - un filin de 30 mètres
 - une ou plusieurs amarres de 10 m
 - une ancre ou un grappin
 - une écope ou une pompe à main

¹⁸ Arrêté royal du 20 juillet 2000

- une corne de brume ou un avertisseur sonore
- un extincteur à poudre agréé si l'embarcation est munie d'un moteur.

§6.

1. Les embarcations de plaisance ne peuvent stationner dans la passe navigable. Après utilisation, elles doivent être amarrées d'une manière sûre et solide. Elles ne peuvent en aucune façon gêner la navigation.
2. Il est interdit de mettre en stationnement des embarcations de plaisance à moins de 50 m des barrages. L'Ingénieur en Chef directeur du ressort peut désigner les endroits de stationnement pour les embarcations de plaisance.
3. En cas de crue sur les rivières, les propriétaires d'embarcations de plaisance doivent prendre ou faire prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre leurs embarcations en toute sécurité.
4. Il est interdit d'exposer sur la voie navigable des embarcations de plaisance en vue de la vente.
5. Les remorques ou les appareils mobiles qui ont été utilisés pour mettre les embarcations de plaisance à l'eau ou pour les en retirer doivent être écartés immédiatement des dépendances de la voie navigable.

Art. 9bis. Embarcations de plaisance: Navigation à grande vitesse

§1er.

1. Les embarcations de plaisance à moteur peuvent se déplacer à des vitesses supérieures à celles qui sont prévues par le présent règlement ou par les règlements particuliers des voies navigables dans les sections prévues à cet effet. Ces vitesses sont appelées grandes vitesses.
2. Le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions peut fixer une limite à ces grandes vitesses.
Il fixe et délimite les sections à grande vitesse.
Il détermine également la période pendant laquelle les grandes vitesses sont autorisées ainsi que les heures journalières pendant lesquelles elles peuvent être pratiquées.
3. Dans les sections à grande vitesse, la navigation de plaisance à voile ou à rames est interdite lorsque la navigation à grande vitesse y est effectivement pratiquée.
Toutefois, en fonction des dimensions des sections précitées, le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, peut y autoriser le passage de la navigation à voile ou à rames aux conditions qu'il fixe.

§2. Outre la plaque d'immatriculation prévue à [l'article 9](#), §2, les embarcations de plaisance à moteur pratiquant la navigation à grande vitesse doivent porter de chaque côté de la proue un numéro d'identification spécial attribué par l'Administration des Voies hydrauliques. Ce numéro peut être précédé d'un sigle identifiant le bureau d'attribution. Le sigle ainsi que les chiffres doivent avoir au moins 21 cm de hauteur, 12cm de largeur et 4 cm de plein.

§3. Les concours de vitesse ainsi que les épreuves d'habileté entre les canots à moteurs sont interdits sauf autorisation écrite de l'Ingénieur en Chef directeur du ressort qui en fixe le cas échéant les modalités.

§4. La navigation à grande vitesse est interdite lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

§5. Les embarcations de plaisance naviguant à grande vitesse doivent adapter celle-ci de manière à ne pas provoquer de vagues nuisibles.

§6.

1. Dans les sections à grande vitesse, la pratique du ski nautique est autorisée.
 2. En vue de garantir la sécurité, le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions peut interdire le ski nautique dans certaines sections à grande vitesse, dans des parties de sections ou encore pendant certaines périodes de l'année ou heures de la journée. Le cas échéant, il peut imposer également le sens de circulation des embarcations tirant des skieurs.
- §7. L'embarcation de plaisance tirant un ou plusieurs skieurs doit naviguer de telle façon et chaque skieur doit se comporter de telle manière qu'ils ne constituent aucune gêne, ni danger pour les autres usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.

Art. 9ter. Embarcations de plaisance: Embarcations de plaisance étrangères

§1er. Les conducteurs des embarcations de plaisance étrangères qui entrent en Belgique par la voie navigable doivent à leur arrivée se présenter au premier bureau de perception des droits de navigation qu'ils rencontrent pour y faire une déclaration d'entrée en Belgique. Lorsque ces embarcations quittent la Belgique, les conducteurs doivent faire une déclaration de sortie à la dernière écluse qu'ils rencontrent.

Il en est de même pour les embarcations de plaisance étrangères qui sont mises à l'eau à l'intérieur du réseau des voies navigables belges ou qui en sont retirées.

- §2.¹⁹ Les embarcations de plaisance étrangères dûment immatriculées dans leur pays d'origine sont dispensées de la plaque d'immatriculation prévue à [l'article 9](#), §2, 1.
- §3. Les conducteurs des embarcations de plaisance étrangères doivent être en possession des documents de bord exigés par leur pays d'origine.
- §4. Les embarcations de plaisance faisant de la grande vitesse doivent arborer leur pavillon national et porter sur la proue le sigle de leur pays d'origine.

Art. 9quater. ²⁰**Embarcations de plaisance: Exceptions**

Ne sont pas considérées comme embarcations de plaisance:

- a) les barquettes de bateliers qui sont identifiées par l'apposition d'une plaque à fournir et à poser par le batelier portant les mêmes marques d'inscription du bateau auquel elles appartiennent;
- b) les barquettes des passages d'eau publics qui appartiennent aux passeurs. Elles doivent porter la mention "Passage d'eau public de..." ainsi que les noms et prénoms du concessionnaire;
- c) les barquettes appartenant à l'Etat ou aux Régions, portant la mention de leur appartenance;
- d) les barquettes appartenant aux gestionnaires des voies navigables autres que les Régions, portant la mention de leur appartenance.

Art. 10. Bateau immobilisé

Sans préjudice à l'application des peines combinées par [l'article 100](#), les agents de l'administration ont le droit d'arrêter et de faire conduire d'office à tel endroit qu'ils désignent, pour y être garé, tout bateau, train, radeau, barquette ou embarcation de plaisance pour lequel les prescriptions qui précèdent n'ont pas été observées, et de l'y faire retenir jusqu'à ce que le patron se soit mis en règle.

Toutefois, lorsque le patron d'un bateau chargé ne peut exhiber le certificat de jaugeage, ou en exhibe un périmé, il peut obtenir de l'inspecteur de la navigation du ressort, l'autorisation de poursuivre son voyage, sous réserve de faire rejauger son bateau aussitôt après son déchargement. Dans ce cas, les droits de navigation seront calculés conformément aux règles spéciales prévues à [l'article 81](#), 4.²¹

CHAPITRE II. Règles relatives aux bateaux en marche

SECTION I. Heures de navigation et règles pour la navigation de nuit

Art. 11. ²²**Heures de navigation**

1. Sauf les dérogations indiquées ci-après ou prévues dans les règlements particuliers, la navigation ne peut se faire en dehors des heures suivantes:

Janvier	Du 1 au 15:	De 8h. à 17h30
	Du 16 au 31:	De 7h.45 à 17h.45
Février	Du 1 au 15:	De 7h.30 à 18h.15
	Du 16 au 28 (of 29)	De 7h.15 à 18h.45
Mars	Du 1 au 15:	De 6h.45 à 19h.
	Du 16 au 31:	De 6h. à 19h.30
Avril	Du 1 au 15:	De 5h.30 à 20h.
	Du 16 au 30:	De 5h. à 20h.30
Mai	Du 1 au 31:	De 4h.30 à 21h.
Juin	Du 1 au 30:	De 4h.30 à 21h.30
Juillet	Du 1 au 31:	De 4h.30 à 21h.30

¹⁹ Arrêté royal du 25 mai 1992

²⁰ Arrêté royal du 12 juillet 1957

²¹ Arrêté royal du 12 juillet 1957

²² Arrêté royal du 3 octobre 1986

Août	Du 1 au 15:	De 4h.45 à 20h.45
	Du 16 au 31:	De 5h. à 20h.30
Septembre	Du 1 au 15:	De 5h.30 à 19h.45
	Du 16 au 30:	De 6h. à 19h.15
Octobre	Du 1 au 15:	De 6h.30 à 18h.45
	Du 16 au 31:	De 7h. à 18h.15
Novembre	Du 1 au 15:	De 7h.15 à 17h.30
	Du 16 au 30:	De 7h.45 à 17h.30
Décembre	Du 1 au 31:	De 8h. à 17h.30

2. Abrogé²³

3. Les dimanches et jours fériés légaux, la navigation marchande est interdite sauf sur les rivières soumises à l'action de la marée et aux écluses de navigation qui mettent ces rivières en communication directe avec les autres voies navigables.
 Cette disposition ne s'applique pas aux navires de mer.²⁴
 Des dérogations, totales ou partielles, à l'interdiction de la navigation marchande les dimanches et jours fériés légaux sur une voie navigable ou une partie de celle-ci peuvent être accordées par le gestionnaire de cette voie navigable.²⁵
4. L'ingénieur en chef directeur du ressort peut autoriser et même rendre obligatoire, pour une durée ne dépassant pas 15 jours, la navigation en dehors des heures indiquées au 1er alinéa du présent article, lorsque les bateaux encombrent ou menacent d'encombrer les biefs.²⁶
5. Le Ministre des Travaux publics peut, par des arrêtés spéciaux, autoriser ou même rendre obligatoire, la navigation en dehors des dites heures sur les voies navigables ou parties de voies navigables, quand il juge la mesure utile ou opportune.
6. Abrogé²⁷

Art. 12. Abrogé²⁸

SECTION II. Halage – croisement – trématage – virement – signaux sonores

Art. 13.^{29 30} Halage

1. Le Ministre des Travaux publics peut autoriser l'établissement de services réguliers pour la traction des bateaux sur les voies navigables.
2. Aux écluses équipées de cabestans électriques, l'usage de ces cabestans est obligatoire pour tous les bateaux non munis de propulsion mécanique ou halés par tracteurs.
3. Les bateaux remorqués peuvent également employer ces cabestans avec l'autorisation des préposés aux écluses.
4. Les bateliers sont tenus d'avoir à bord un câble en bon état, d'une longueur et d'une résistance suffisantes, et doivent avancer ce câble au préposé à la manœuvre du cabestan.
5. L'administration n'assume aucune responsabilité du chef des dommages résultant du service de ces engins.

Art. 14.³¹ Halage

1. Aucun halage de bateaux par chevaux ou par tracteurs ne peut s'exercer sans autorisation de l'ingénieur en chef directeur du ressort.
2. Le cas échéant, les chevaux doivent être en tout temps tenus par la bride.

²³ Arrêté royal du 3 octobre 1986

²⁴ Arrêté royal du 3 novembre 1975

²⁵ Arrêté royal du 2 juin 1993

²⁶ Arrêté royal du 3 novembre 1975

²⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006

²⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006

²⁹ voir règlement particulier relatif aux canaux de la ligne Liège-Anvers et leurs embranchements

³⁰ Arrêté du Régent du 2 juillet 1945

³¹ Arrêté du Régent du 21 juin 1945

3. Les chevaux et tracteurs doivent, sauf dans les croisements, suivre la bande pavée ou empierrée du chemin de halage, à défaut de laquelle ils sont tenus éloignés de la crête de la rive de 1,50 m au moins pour les chevaux et de 1 m pour les tracteurs, cette distance étant comptée à partir des roues du côté de la voie d'eau.

Art. 15. Halage

Il est expressément défendu de couper les cordes ou les traits servant au halage.

Art. 16. Abrogé³²

Art. 17. Abrogé³³

Art. 18. Abrogé³⁴

Art. 19. Abrogé³⁵

Art. 20. Bateau retenu

Tout bateau, train ou radeau, dont le patron a, par une infraction au présent règlement, entravé ou retardé la marche d'un équipage, est retenu à la première écluse ou au premier pont, jusqu'après le passage de cet équipage.

Art. 21. Réduction de la vitesse

Dans les traverses des villes, dans les coudes et passes étroites, devant les quais de chargement et de déchargement,³⁶ à proximité de travaux en cours d'exécution dans la voie navigable, des endroits ou sujétion désignés par l'ingénieur en chef directeur du ressort, des bateaux employés à relever des épaves ou chargés de matières explosives, la vitesse de marche est réduite de manière à éviter tout danger ou dommage. Les patrons se conforment à ce que le fonctionnaire dirigeant les travaux juge utile de prescrire.

Art. 22. Abrogé³⁷

Art. 23. Abrogé³⁸

SECTION III. PASSAGE AUX ÉCLUSES ET AUX PONTS³⁹

Art. 24. Ralentir – Arrêter - amarrer

1. En approchant des écluses et des ponts mobiles, les patrons doivent ralentir la marche de leur équipage et avertir les éclusiers et les pontiers de leur arrivée, par le sifflet, la cloche, la corne ou bien par des appels. Au moment où ils atteignent les poteaux signalant les passages d'eau, les patrons feront usage du sifflet, de la cloche ou de la corne.
2. L'arrêt complet est obligatoire à la distance de 100 mètres des ponts mobiles de chemin de fer, et de 50 mètres des ponts mobiles pour routes et des écluses, si le pontier ou l'éclusier n'a pas donné l'autorisation de franchir ces ouvrages.
3. Dans ce cas, les patrons doivent amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux de façon à ne pas entraver le halage et se ranger de manière à ne pas gêner la marche des équipages qui doivent les croiser. Ils se conforment, en outre, aux indications des préposés à la manœuvre et ne reprennent leur marche qu'avec l'autorisation de ceux-ci.

³² Arrêté royal du 24 septembre 2006

³³ Arrêté royal du 24 septembre 2006

³⁴ Arrêté royal du 24 septembre 2006

³⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006

³⁶ y compris les banquettes d'échouage

³⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006

³⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006

³⁹ La manœuvre des ouvrages d'art est réglementée par l'arrêté ministériel du 2 mars 1982 portant l'horaire de la manœuvre des ouvrages d'art sur les voies navigables soumises au règlement général des voies navigables du Royaume (Moniteur belge du 24 mars 1982)

Art. 25. Entrer et amarrer

Dans le cas, au contraire, où le passage est permis, les patrons doivent faire avancer leur équipage lentement et avoir soin d'amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux à leurs deux extrémités dans le sas des écluses. Il leur est interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes et autres engins aux parties des ouvrages d'art qui ne sont pas établies en vue de la facilité des manœuvres.

Art. 26. Assistance à la manœuvre

1. L'éclusier et le pontier ont seuls le droit de manœuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.
2. Ils peuvent toutefois, pour cette manœuvre, demander l'assistance des aides ou des mariniers.
3. Une partie du personnel, suffisante pour la conduite ou la manœuvre du bateau, train ou radeau, doit rester à bord pendant le passage.

Art. 27. Ordres du personnel de manœuvre

Aux abords comme au passage des écluses et des ponts, les patrons sont tenus d'exécuter les ordres des éclusiers ou des pontiers et de se conformer aux signaux indiquant si le passage est libre.

Art. 28.⁴⁰ Ordre de passage

- §1er. Le passage aux écluses et aux ponts mobiles a lieu suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux d'arrêt établis de part et d'autre de ces ouvrages, sous réserve des dispositions suivantes.
- §2. Les embarcations désignées ci-dessous jouissent de la priorité de passage dans l'ordre indiqué ci-après, sans préjudice des dispositions du §6:
- 1° les bateaux chargés de poudre à tirer, de coton-poudre, de matières fulminantes, de dynamite;
 - 2° les bateaux appartenant à l'armée ou assistant celle-ci dans ses opérations et ses transports;⁴¹
 - 3° les embarcations de l'administration à bord desquelles est arboré le pavillon national;
 - 4° les embarcations transportant le matériel de sauvetage de bateaux coulés bas, se rendant sur les lieux de l'accident et munies d'un laissez-passer délivré par l'ingénieur compétent;
 - 5° les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs;⁴²
 - 6° les bateaux chargés d'au moins 50 tonnes ou, pour les bateaux d'un tonnage inférieure à 100 tonnes, d'une quantité au moins égale à la moitié de la capacité du bateau, de liquides combustibles autres que ceux du groupe K3 tels qu'ils sont définis aux articles 1er et 2 du règlement particulier pour le transport de liquides combustibles, sur les voies de navigation intérieure, annexé à l'arrêté du Régent du 01.08.1948;
 - 7° les bateaux affectés à un service régulier de transport de marchandises;
 - 8° abrogé.⁴³
- Les bateaux visés aux 1), 2), 3), 4) et 5) jouissent de la priorité absolue. Les bateaux visés aux 6), 7) et 8) n'exercent leur droit de priorité qu'en alternant avec les bateaux en attente, le premier bateau prioritaire ne prenant rang qu'après le premier bateau en attente au poteau d'arrêt. L'inspecteur de la navigation peut retirer aux bateaux visés au 6) le bénéfice de leur priorité s'il constate que la quantité requise de liquides combustibles n'est maintenue à bord qu'en vue de l'obtention de la priorité.
- §3. Le Ministre des Travaux publics ou son délégué est autorisé à accorder des priorités de passage aux bateaux en cas d'urgence, notamment en vue de pourvoir à l'approvisionnement du pays ou de parer à des accidents intéressant les voies d'eau.^{44 45}

⁴⁰ Arrêté royal du 12 janvier 1954

⁴¹ Arrêté royal du 28 décembre 1877

⁴² voir règlements particuliers relatifs à la Meuse, à l'Ourthe et à la Sambre

⁴³ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁴⁴ Arrêté royal du 29 juin 1936

⁴⁵ Arrêté ministériel du 13 janvier 1948: L'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, chef du Service d'Exploitation des Voies navigables à Bruxelles, lorsque plusieurs services d'exécution sont intéressés, ainsi que les ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées dans l'étendue de leur ressort, sont autorisés à accorder en cas d'urgence, des priorités de passage notamment en vue de pourvoir à l'alimentation du pays en charbon, en bois de mine ou en produits comestibles ou bien en vue de parer à des accidents intéressant la voie navigable. Les demandes y relatives seront adressées aux ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées précités en mentionnant avec précision:

les nom, prénoms et adresse du requérant;

- §4. Les bateaux ordinaires ont le droit de passage avant les trains ou radeaux. Toutefois, le passage de ceux-ci ne peut être retardé de plus de six heures.
- §5. Les bateaux en convoi, avec ou sans remorqueur ne comptent que pour une unité. Ils sont éclusés sans interposition de bateaux marchant dans le même sens.
- §6. Les éclusiers profitent autant que possible de la même écluse pour faire passer deux bâtiments marchant en sens contraire.
Lorsque les bateaux à écluser sont trop grands pour être sassés à deux ou à plusieurs à la fois, les éclusiers incluent dans le sassement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de petites dimensions. Les bateaux visés au §2, 1, sont toutefois toujours éclusés isolément.⁴⁶
- §7. Abrogé⁴⁷
- §8. Aucun droit de trématage ne peut être exercé à l'égard des bateaux déjà engagés dans les ouvrages d'art.
Tout bateau dont la proue a dépassé le poteau d'arrêt est considéré comme engagé dans l'ouvrage.
- §9. Abrogé⁴⁸

Art. 29. Amener les voiles

Les bateaux marchant à la voile doivent amener celles-ci complètement à 200 mètres au moins des ponts et des écluses.⁴⁹

Art. 30. Règles de manœuvre

1. Le Ministre des Travaux publics peut, par des arrêtés spéciaux, régler la manœuvre des ponts mobiles et des écluses.
2. Il peut, en outre, en cas de besoin, régler la circulation sur les ponts et passerelles appartenant à l'Etat.
3. La publication des arrêtés ministériels de l'espèce a lieu par voie d'affiches apposées aux ponts, passerelles et écluses précitées.

Art. 31. Ponts mobiles de chemin de fer

L'ouverture des ponts mobiles de chemin de fer ne peut avoir lieu si le train est en vue ou sur le point d'arriver.

Art. 32. Abaisser les mâts

Les ponts mobiles ne sont manœuvrés que lorsque cette opération est indispensable pour permettre le passage des bateaux; en conséquence, les patrons doivent abaisser ou enlever leur mât, le cas échéant, si la chose est possible.

Art. 33. Passage des piétons et des voitures

Chaque fois que deux bateaux ou qu'une rame de bateaux remorqués ont traversé un pont, celui-ci peut être fermé pour livrer passage aux piétons et aux voitures.

Art. 34. Temps dans l'écluse

Les bateaux, trains ou radeaux ne peuvent rester dans les écluses que pendant le temps strictement nécessaire à la manœuvre.

les nom et capacité du bateau;
le trajet pour laquelle la priorité est demandée;
la nature du transport;
la justification de la demande.

L'autorisation, qui sera éventuellement remise au requérant, devra être exhibée à chaque ouvrage d'art gardé à traverser. Ce document sera remis au chef de poste du dernier ouvrage d'art y indiqué.

⁴⁶ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁴⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁴⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁴⁹ voir règlement particulier relatif à l'Escaut maritime inférieure

CHAPITRE III. Transport de poudres et autres matières dangereuses

Art. 35. Abrogé⁵⁰

Art. 35bis. Abrogé⁵¹

CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée

Art. 36. Passage des bateaux de l'armée

Le passage des bateaux de l'armée est réglé par l'arrêté royal du 28 décembre 1877 et celui des bateaux de l'Office National des Transports par Eaux Intérieures par l'arrêté royal du 26 août 1939.

CHAPITRE V. Stationnement, chargement, déchargement, port, garage et chômage⁵²

Art. 37. Abrogé⁵³

Art. 38.⁵⁴ Amarrage

1. Les bateaux en stationnement sont amarrés à leurs deux extrémités, dans les ports situés du côté du chemin de halage, ils tiennent leurs mâts mobiles baissés.
2. Les bateaux autorisés à stationner dans les biefs doivent se placer sur un seul rang, du côté opposé au halage.

Art. 39. Amarrage

L'amarrage ne peut se faire qu'aux poteaux, bornes, ducs d'albe ou anneaux à ce destinés et à défaut desquels les bateaux peuvent être fixés sur leur empennelle.

Art. 40. Ordres donnés par les agents de la voie navigable

Les patrons sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les agents de la voie navigable pour tout ce qui concerne le placement et déplacement des bateaux à quai, ainsi que l'ancrage et l'amarrage des bateaux en stationnement. Ils ne peuvent ni lancer à l'eau, ni laisser traîner les amarres.

Art. 41. Abrogé⁵⁵

Art. 42. Temps de stationnement

Lorsque les ports sont du côté du halage, les bateaux n'y restent que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement. Dès que ces opérations sont terminées ou interrompues, les bateaux s'amarrent du côté opposé ou prennent le large.

Art. 43. Abrogé⁵⁶

Art. 44. Trains et radeaux

1. Les trains et radeaux ne peuvent pas séjourner dans les ports.

⁵⁰ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁵¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁵² voir articles 525 à 550 du règlement général pour la protection du travail, approuvé par l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947 (moniteurs belges des 3 et 4 octobre 1947)

⁵³ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁵⁴ voir règlement particulier relatif au canal Gand à Ostende

⁵⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁵⁶ Arrêté royal du 24 septembre 2006

2. Dans les quarante-huit heures de leur arrivée à destination, à moins d'une autorisation spéciale de l'ingénieur en chef directeur du ressort, ils sont démontés et tirés sur la rive. Ces opérations s'effectuent de manière à ne pas gêner la navigation.

Art. 45. Amarrage des trains et radeaux

Pendant leur stationnement, les trains ou radeaux sont solidement amarrés à la rive opposée à celle qui sert généralement au halage.

Art. 46. Incendie à bord

Si un incendie se déclare à bord, le patron donne immédiatement l'alarme et éloigne son bateau des autres bateaux, des estacades et des ouvrages d'art.

Art. 47.⁵⁷ Temps de crue

1. En temps de crue, ou s'il est nécessaire de faire une baisse partielle ou totale des eaux, les bateaux, trains ou radeaux doivent se placer aux endroits où ils ne peuvent entraver le libre cours des eaux ni occasionner aucune dégradation. Ils sont solidement amarrés par les soins et sous la responsabilité des patrons. Au besoin, ils sont conduits aux endroits qui leur sont indiqués par les agents de la navigation.
2. Cette clause s'applique également aux barquettes et embarcations de plaisance que l'administration est du reste en droit de faire garer sur la terre ferme.

Art. 47bis.⁵⁸ Temps de gel

En temps de gel, les propriétaires ou patrons des bateaux ont l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de leurs bateaux.

Art. 48. Indemnisation

Aucune indemnité ne peut être réclamée à raison des avaries ou des chômages provenant de la pénurie des eaux d'alimentation, d'une cause accidentelle ou de mesures ordonnées dans un but d'intérêt public.

CHAPITRE VI. Obligations des patrons dont les bateaux sont coulés bas

Art. 49. Obligations du batelier

1. Tout patron dont le bateau est coulé est tenu de le remettre à flot le plus tôt possible; à défaut par lui de ce faire, un délai lui est assigné par l'ingénieur en chef directeur du ressort à l'expiration duquel, le cas échéant, des mesures sont prises d'office à ses frais, risques et périls, conformément à [l'article 102](#) du présent règlement.
2. Immédiatement après l'accident, le patron en donne avis à l'agent de la navigation dont le domicile est le plus voisin.
3. Abrogé⁵⁹
4. Le patron place au-dessus ou près du bateau coulé bas une balise ou bouée surmontée, durant le jour, d'un drapeau rouge, et durant la nuit, d'une lumière blanche éclairant dans toutes les directions.⁶⁰

Art. 50. Propriétaire inconnu

1. Si le patron et le propriétaire du bateau coulé bas sont inconnus, le bateau ou ses débris sont mis en vente par l'administration.
2. Le produit de la vente, déduction faite des frais de sauvetage, d'expertise et de vente, est versé à la caisse des consignations à la disposition des ayants droits.

⁵⁷ voir règlement particulier relatif à la Grande Nèthe

⁵⁸ Arrêté du Régent du 18 septembre 1945

⁵⁹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁶⁰ voir la loi du 28 novembre 1928 (moniteur belge du 11 janvier 1929)

Art. 51. Cargaison du bateau

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bateau coulé et à tout objet abandonné dans le lit des voies navigables et qui serait de nature à gêner la navigation ou à nuire au régime du cours d'eau.

CHAPITRE VII. Des bateaux faisant un service régulier

Art. 52. Service régulier

Est qualifié régulier, le service des bateaux qui partent et arrivent à jours et à heures fixes et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

Art. 53. Abrogé⁶¹

Art. 53bis. Abrogé⁶²

Art. 54. Abrogé⁶³

Art. 55.⁶⁴ Heures de départ et d'arrivée

1. Le tableau des heures de départ et d'arrivée est affiché aux embarcadères, aux ponts et aux maisons éclusières.
2. Si un service perd son caractère de régularité, ses bateaux cessent de jouir des privilèges que le présent règlement leur accorde.

CHAPITRE VIII. Des bateaux à moteur et trains de bateaux remorqués

Art. 56. Abrogé⁶⁵

Art. 57. Abrogé⁶⁶

Art. 58.⁶⁷ Vitesse maximale

Les maxima de vitesse admis pour les bateaux à moteurs sont, par minute et par rapport à la rive:

- 1° de 70 m pour ceux qui n'usent pas de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau à [l'article 1er](#);
- 2° de 70 m aussi pour ceux qui usent de cette tolérance, mais sont munis d'une hélice fixe faisant saillie sur la coque;
- 3° de 100 m pour ceux qui usent la dite tolérance et qui sont pourvus d'un dispositif spécial contre les remous, tel que l'hélice placée à l'intérieur du bateau dans un tunnel, ou un mécanisme permettant de relever l'hélice de telle manière qu'elle soit toujours immergée à 0,50 m au moins au-dessus du maximum de tirant d'eau admis.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le maximum de vitesse admis est de 7 km à l'heure, soit 116,66 m à la minute, pour tous les bateaux avalants sur les rivières.

Les règlements particuliers peuvent fixer des maxima supérieurs ou inférieurs à ceux du présent article.

Dans ces cas, des poteaux placés le long des voies ou sections de voies navigables indiquent les maxima de vitesse qui y sont admis.

⁶¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁶² Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁶³ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁶⁴ voir règlement particulier relatif à l'Escaut maritime inférieur

⁶⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁶⁶ Arrêté royal du 12 juillet 1957

⁶⁷ Arrêté royal du 7 septembre 1950

Art. 59.⁶⁸ Navigation avec une vitesse supérieure

Les bateaux à moteur qui n'usent pas de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau prévue à [l'article 1er](#), et qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont capables, sans provoquer d'ondulations nuisibles, de marcher à des vitesses supérieures à celles de [l'article 58](#), peuvent être autorisés à le faire, sans que leur vitesse puisse dépasser:

- 1° 100 m, pour ceux de plus de 90 tonnes;
- 2° 150 m, pour ceux de 90 tonnes ou moins, larges de 2,50 m ou plus, ou tirant 1 m ou plus;
- 3° 200 m, pour ceux de 90 tonnes ou moins, larges de moins de 2,50 m et tirant moins de 1 mètre.

L'autorisation est délivrée, après expériences faites sous les yeux et conformément aux instructions des ingénieurs des ponts et chaussées, par l'ingénieur en chef directeur. Elle est révoquée en tout temps. Le titre d'autorisation doit être présenté à toute réquisition des agents préposés à la police et à la conservation des voies navigables.

Les règlements particuliers peuvent fixer des maxima supérieurs ou inférieurs à ceux du présent article. Toute course de vitesse entre bateaux à moteur est interdite.

Art. 59bis.⁶⁹ Essais

Les bateaux à moteur qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont susceptibles de se déplacer à grande vitesse, peuvent recevoir l'autorisation de faire, même en dehors des pistes à grandes vitesses fixées par le ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, des essais en général ou des tests de vitesses supérieures à celles fixées par les [articles 58 et 59](#) du présent règlement ou à celles fixées par les règlements particuliers.

Les essais et les tests doivent être de courte durée. L'autorisation est donnée par l'ingénieur en chef directeur du ressort qui en fixe les modalités. Elle est révoquée en tout temps.

Art. 60. Arrêt du bateau

Toutes infractions aux [articles 58 et 59](#) sont passibles non seulement des peines comminées par [l'article 100](#) du présent règlement, mais peuvent en outre donner lieu à l'arrêt du bateau devant le premier pont mobile ou devant la première écluse qu'il a à franchir, pendant un laps de temps double de celui qui a été gagné par un excès de vitesse.

Art. 61. Remous gênants

La circulation des bateaux à moteur occasionnant des ondulations nuisibles peut être interdite, provisoirement, par l'ingénieur en chef directeur du ressort et, définitivement, par le Ministre des Travaux publics.

Art. 62. Abrogé⁷⁰

Art. 63. Abrogé⁷¹

Art. 64. Abrogé

Art. 65. Restes des feux de machines

Il est défendu de jeter dans la voie navigable les restes des feux de machines. Ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination du bateau et être montrés à toute réquisition des agents de l'administration.

⁶⁸ Arrêté royal du 7 septembre 1950

⁶⁹ Arrêté royal du 3 octobre 1986

⁷⁰ Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁷¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

Art. 66. Abrogé⁷²

TITRE II. Inscription, jaugeage et déchargement des bateaux – droits de navigation - permis de circulation^{73 74}

CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchargement des bateaux⁷⁵

Art. 67. Désignation des experts-jauges

1. Les bateaux sont jaugés par des fonctionnaires de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation, désignés comme experts-jauges par le Ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions. Ils peuvent aussi être jaugés par d'autres personnes ou organismes habilités à cet effet par ce même Ministre. Celui-ci peut relever les experts-jauges de leur fonction ou retirer l'autorisation délivrée aux personnes ou aux organismes chargés de l'exécution du jaugeage.⁷⁶ Les bateaux sont jaugés normalement aux endroits qu'indiquent les règlements particuliers. Ils peuvent, toutefois, être jaugés en d'autres endroits, à la demande du propriétaire ou de son délégué et moyennant l'accord de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées du ressort ou de son délégué. Dans chaque cas, l'emplacement précis où s'effectue le jaugeage est déterminé par l'expert-jaugeur chargé de l'opération.⁷⁷
2. Abrogé.⁷⁸
3. Le Ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions fixe les règles d'organisation du jaugeage, détermine les emplacements et l'organisation des bureaux d'inscription et le modèle du certificat de jaugeage.⁷⁹
4. Le jaugeage des navires de mer est réglé par la loi du 20 juin 1883 et par les arrêtés royaux du 27 août 1883 et du 2 décembre 1897.
5. Le cubage des trains et radeaux se fait gratis par le percepteur du premier bureau des droits de navigation rencontré. Ce cubage est vérifié par le receveur des droits de navigation du dernier bureau. Les trains et radeaux ne sont pas soumis à l'obligation de l'inscription.

Art. 68.⁸⁰ But du jaugeage – renseignements du certificat de jaugeage et du registre d'inscription

Le jaugeage des bâtiments de navigation intérieure a pour but d'une part, leur identification notamment par le relevé de leurs caractéristiques principales et, d'autre part, le calcul de leur déplacement progressif. Ces renseignements sont consignés dans le certificat de jaugeage. Ce certificat doit indiquer:

- 1° le bureau d'inscription;
- 2° les lettres distinctives du dit bureau, le numéro d'ordre et la date de l'inscription dans son registre ainsi que le numéro du certificat de jaugeage;
- 3° le nom ou la devise du bateau;
- 4° les nom, prénoms et domicile du propriétaire, tels qu'ils figurent dans l'acte ou dans le titre consécutif, translatif ou déclaratif du droit de propriété ou à défaut dans une déclaration, signée par le propriétaire et indiquant l'origine de son droit; acte, titre ou déclaration dont les signatures doivent éventuellement être légalisées et dont copie doit être jointe au registre de jaugeage;
- 5° le système de construction (bois, métal, ou mixte) et le type auquel appartient le bateau;
- 6° la plus grande longueur (gouvernail non compris) et la plus grande largeur de la coque;
- 7° le fait qu'il s'agit d'un premier jaugeage, ou en cas de rejaugage:

⁷² Arrêté royal du 24 septembre 2006

⁷³ Arrêté royal du 31 octobre 1953

⁷⁴ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

⁷⁵ Arrêté royal du 31 octobre 1953

⁷⁶ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁷⁷ Arrêté royal du 12 juillet 1957

⁷⁸ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁷⁹ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁸⁰ Arrêté royal du 12 juillet 1957

- a) le rappel des mentions visées au 2° et 3° telles qu'elles figurent aux certificats antérieurs;
 - b) le fait que l'expert-jaugeur a reçu le dernier certificat annulé par le rejaugage, ou une déclaration de la perte de ce certificat, selon le cas;
- 8° le nombre, l'emplacement et description des échelles dont le zéro correspond au plan limitant inférieurement le volume à mesurer, c'est-à-dire le plan de flottaison à vide;
- 9° la moyenne des distances verticales entre le niveau du dessous du bateau au point le plus bas dans les sections correspondant aux échelles et le plan de flottaison à vide, tel qu'il est défini à [l'article 69](#), alinéa 2, ainsi que le personnel, le matériel, la hauteur d'eau dans le fond du bateau et le poids de l'eau utilisée normalement pour le fonctionnement de l'appareil moteur, qui ont été admis pour la détermination de ce plan de flottaison à vide, ainsi que la situation du lest fixe;
- 10° pour les bâtiments affectés au transport des marchandises, le déplacement progressif par centimètre d'enfoncement depuis le plan de flottaison à vide jusqu'au plan d'enfoncement maximum; pour les bâtiments non affectés au transport de marchandises, le déplacement maximum à partir du plan de flottaison à vide;
- 11° Abrogé;⁸¹
- 12° pour les bateaux toueurs, les remorqueurs et tous les bateaux automoteurs, la puissance du moteur en chevaux-vapeur. Cette puissance en chevaux-vapeur est calculée comme suit:
- a) pour les moteurs à vapeur, en multipliant la surface de chauffe mouillée par le coefficient 2°;
 - b) pour les moteurs à explosion et pour ceux à combustion interne, en augmentant de 20 p.c. la puissance au frein en chevaux-vapeur indiquée dans un certificat émanant soit du constructeur du moteur, soit d'une société de classification reconnue par le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions.
- A cette fin, le patron du bateau-toueur, remorqueur ou automoteur est tenu de représenter à l'expert-jaugeur les pièces établissant la surface de chauffe mouillée ou le certificat visé à l'alinéa précédent, selon le cas. Si ce dernier certificat émane du constructeur et n'est pas jugé satisfaisant par l'expert-jaugeur, celui-ci en réfère, avant toute inscription au certificat de jaugeage, au bureau d'inscription du ressort. L'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, compétent pourra obliger le patron à se procurer un autre certificat émanant d'une société de classification reconnue par le ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions.
- Pour les bâtiments de navigation intérieure jaugés à l'étranger et dont le carnet de jaugeage ne mentionne pas la puissance de l'appareil moteur, un certificat établi, conformément aux dispositions ci-dessus, peut être obtenu près d'un expert-jaugeur.
- Aucune demande de changement de puissance d'un moteur ne peut être prise en considération si elle n'est pas justifiée par une modification constructive à caractère définitif. Le nouveau document justificatif à représenter à l'expert-jaugeur est établi conformément aux stipulations précitées mais doit de plus attester, tout en les mentionnant, que les modifications apportées ont un caractère définitif.
- 13° l'encombrement du bateau, c'est-à-dire:
- a) sa largeur et sa longueur (gouvernail replié);
 - b) son tirant d'air, cabine démontée d'une part, cabine montée d'autre part;
- 14° l'emplacement précis où sont reproduites les marques indélébiles dont question à [l'article 71](#), alinéa 3.

Les indications reprises sous les 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 12° et 13°, ainsi que l'indication de l'enfoncement moyen à vide, de l'enfoncement maximum et du tonnage maximum, sont reproduites, pour chaque bâtiment, sur le registre d'inscription en regard de son numéro d'ordre.

Art. 69.⁸² Volume à déterminer

Le volume à déterminer est le volume extérieur de la portion de la coque comprise entre le plan de flottaison à vide et le plan d'enfoncement maximum définis ci-après.

Est considéré comme plan de flottaison à vide limitant inférieurement le volume à mesurer, le plan qui correspond à la position que prend le bâtiment au moment du jaugeage lorsqu'il porte seulement:

- 1° Les agrès, les provisions et l'équipage indispensables pour lui permettre de naviguer;
- 2° l'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;

⁸¹ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁸² Arrêté royal du 12 juillet 1957

3° en outre, s'il s'agit d'un bateau automoteur, l'eau utilisée normalement pour son fonctionnement mais non le combustible ni le lest mobile.

Le plan d'enfoncement maximum est défini comme suit:

- 1° il est perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du bateau;
- 2° il est parallèle à la ligne joignant les points les plus bas du fond du bateau dans les plans transversaux verticaux des échelles extrêmes avant et arrière (en particulier, il est parallèle au fond, si celui-ci est plat et indéformable);
- 3° il doit passer à une hauteur telle que la moyenne des lectures qu'il détermine aux échelles, corresponde à la moyenne arithmétique des hauteurs des échelles depuis leur zéro jusqu'à leur sommet.

La détermination du déplacement des bâtiments affectés au transport des marchandises est soumise aux règles suivantes:

- 1° les mesures sont prises sur le bâtiment lui-même;
- 2° la portion de la coque à mesurer est obligatoirement divisée par des plans horizontaux en tranches de 1 décimètre de hauteur, en partant du plan de flottaison à vide. La tranche supérieure peut donc avoir une hauteur moindre.
Dans le cas où le plan de flottaison à vide et le plan d'enfoncement maximum ne sont pas parallèles, ce dernier est remplacé par un plan parallèle au premier, situé à une hauteur égale à la moyenne arithmétique des hauteurs des échelles depuis leur zéro jusqu'à leur sommet.
- 3° les surfaces horizontales délimitant chaque tranche sont divisées par des ordonnées tracées normalement à leur axe longitudinal, en plusieurs éléments: partie centrale, élancements avant et arrière (proue et poupe) et éventuellement extrémités des élancements avant et arrière;
- 4° dans le calcul des aires de la partie centrale et des élancements avant et arrière, l'emploi de la formule de Simpson est obligatoire;
Les aires de ces surfaces doivent être calculées à l'aide de 5 ordonnées au moins. De plus, la partie centrale doit être déterminée dans la partie non façonnée du bâtiment.
- 5° les aires des extrémités des élancements avant et arrière ainsi que l'aire à déduire du fait de l'existence d'un tunnel peuvent être calculées séparément. En principe, la hauteur de ces extrémités ne peut pas dépasser la distance entre deux ordonnées consécutives de la surface adjacente calculée par la formule de Simpson. Pour le calcul de ces surfaces, l'emploi de la formule de Simpson n'est pas obligatoire. D'après leur forme générale, ces surfaces peuvent être éventuellement assimilées à des triangles, des trapèzes, des paraboles, des demi-ellipses et calculées directement en fonction des bases et hauteurs. Elles peuvent également être calculées par la formule de Simpson, leurs bases étant à la rigueur perpendiculaires à l'axe longitudinal de la surface de flottaison considérée;
- 6° on obtient le volume d'une tranche en multipliant par sa hauteur, la demi-somme des aires des deux surfaces horizontales la délimitant;
- 7° le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime sa hauteur, est considéré comme donnant le déplacement du bâtiment pour chaque centimètre d'enfoncement dans cette tranche.

La détermination du déplacement des bâtiments non affectés au transport des marchandises est soumise aux règles suivantes:

- 1° pour ces bâtiments tels que: bateaux à passagers, remorqueurs, bateaux-logements, dragues, etc., les dimensions peuvent être relevées soit sur le bateau lui-même, soit sur ses dessins d'exécution;
- 2° seule une paire d'échelles centrales est requise, mais elle doit porter les marques dont question à [l'article 71](#). Cette paire doit respecter les principes de [l'article 70](#), alinéa 4, en garantissant un franc-bord de 30 centimètres;
- 3° pour les bâtiments de formes géométriques simples, ainsi que pour les bâtiments d'un type dont le coefficient d'acuité est bien connu, le déplacement maximum, à partir du plan de flottaison à vide, est directement calculé d'après les données géométriques, compte tenu du coefficient d'acuité généralement admis pour ce type de bâtiment;
- 4° pour des bâtiments requérant des qualités nautiques et donc des finesses de lignes et dont le coefficient d'acuité est a priori inconnu, on admet conventionnellement que leur déplacement correspondant à un plan de flottaison donné est représenté par les soixante-dix centièmes du produit des trois dimensions suivantes, relatives à la surface extérieure de la coque, sans tenir compte d'aucune saillie:
 - a) la longueur déterminée par la distance entre les deux plans verticaux normaux à l'axe longitudinal du bateau et tangents extérieurement à la ligne correspondante au plan de flottaison donné;
 - b) la largeur maximum à ce plan de flottaison;

- c) l'enfoncement moyen, mesuré par la distance verticale entre ledit plan de flottaison et la partie la plus basse de la coque dans la section transversale correspondant au milieu de la longueur définie au littéra a) ci-dessus.

Dès lors, le volume à calculer est la différence entre le déplacement correspondant au plan de flottaison à vide et celui correspondant au plan parallèle passant par les sommets des deux échelles centrales.

Art. 70.⁸³ Enfoncement moyen – échelles de jauge

L'enfoncement moyen est estimé égal à la moyenne arithmétique des enfoncements relevés au droit des échelles.

Ces échelles sont disposées par paires sur les flancs du bâtiment, dans les plans verticaux également distants les uns des autres et perpendiculaires au plan longitudinal de symétrie du bateau. La distance entre ces plans ne peut excéder 15 mètres. Ces plans sont, de plus, rigoureusement symétriques par rapport au centre de gravité de la surface de flottaison située aux 3/4 du tirant d'eau maximum autorisé. Les deux paires d'échelles extrêmes, tout en étant écartées au maximum, doivent cependant rester dans la partie non façonnée du bâtiment. Lorsque celui-ci est susceptible de subir une déformation longitudinale appréciable, il y a lieu de prévoir un plus grand nombre d'échelles.

Le zéro des échelles correspond au plan de flottaison à vide.

Le sommet des échelles est déterminé conformément aux règles suivantes:

- 1° pour les diverses échelles, le sommet de celles-ci doit se trouver à une même hauteur du point le plus bas de la coupe transversale déterminée dans la coque du bateau par le plan de chaque paire d'échelles;
- 2° cette hauteur doit être la plus grande possible compatible avec les conditions qui suivent;
- 3° quel que soit le nombre d'échelles, la ligne périphérique joignant de chaque côté du bateau leur sommet, ne peut se trouver à moins de 30 cm en-dessous de toute ouverture permettant une rentrée d'eau à l'intérieur du bâtiment; cette ligne périphérique ne peut, toutefois, en aucun point, dépasser le plat-bord. Seuls les hublots fixes, bien étanches, peuvent être considérés comme faisant partie intégrante de la coque, à condition d'être situés au-dessus de la dite ligne périphérique.

Les échelles doivent être très apparentes et rattachées à des repères fixes.

Sur le bâtiment, les échelles sont indiquées par les soins de l'expert-jaugeur à l'aide de plaques d'enfoncement maximum de 30 cm de longueur et de 4 cm de hauteur.

L'axe de ces plaques doit coïncider avec celui des échelles, et leur bord inférieur détermine le sommet des échelles. Ces plaques sont en zinc pour les bâtiments en bois et y sont clouées. Elles sont poinçonnées ou burinées dans la coque des bâtiments en fer. De plus, sur ces bâtiments, le batelier est tenu de rendre les plaques bien apparentes, à l'aide de peinture claire, en veillant cependant à en garder bien net le bord inférieur (sommet de l'échelle).

Art. 71.⁸⁴ Signe de jaugeage

§1er. L'expert-jaugeur apporte le signe de jaugeage en caractères apparents et indélébiles de 2,5 à 3 cm de hauteur de chaque côté du bateau et sur chaque marque de jauge. Le signe de jaugeage comporte :

- a) les lettres caractéristiques du bureau d'inscription;
- b) le numéro d'inscription dans le registre d'inscription;
- c) la lettre distinctive du pays (B pour la Belgique).

Le signe de jaugeage doit être au moins deux fois apporté en caractères indélébiles sur les parties les plus durables du bateau par l'expert-jaugeur.

§2. Le signe de jaugeage est peint par le patron sur la poupe du bateau.

Art. 72. Abrogé⁸⁵

Art. 73.⁸⁶ Certificat de jaugeage contesté

Si l'une ou l'autre des parties intéressées conteste l'exactitude du jaugeage, l'opération critiquée est vérifiée par l'expert-jaugeur dans le service duquel le bateau se trouve en stationnement au moment où la contestation s'élève.

La vérification a lieu en présence de l'inspecteur de jaugeage.

⁸³ Arrêté royal du 12 juillet 1957

⁸⁴ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁸⁵ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁸⁶ Arrêté royal du 31 octobre 1953

Si la différence révélée ne dépasse pas 1/100, la vérification est simplement mentionnée au registre; si la différence dépasse 1/100, le certificat reconnu inexact est annulé et il en est dressé un nouveau. La jaugeage ne peut être contesté par l'utilisateur de la voie navigable que dans les douze mois de sa date.

Art. 74.⁸⁷ Perte du certificat de jaugeage

§1er. En cas de perte totale ou partielle du certificat de jaugeage ou en cas de détérioration de celui-ci, le patron doit soit faire rejauger le bateau soit demander une copie du certificat de jaugeage au Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

§2. En cas de perte totale du certificat de jaugeage, le patron doit joindre à sa demande d'obtention d'une copie du certificat de jaugeage, une déclaration de perte signée et datée par laquelle il certifie ne plus avoir le certificat de jaugeage en sa possession et retourner ce document au service visé au §1er lorsqu'il le retrouve.

§3. En cas de perte partielle ou de détérioration du certificat de jaugeage, le patron doit joindre à sa demande d'obtention d'une copie du certificat de jaugeage soit la partie encore en sa possession du certificat partiellement perdu soit le certificat détérioré.

§4. Si une copie du certificat de jaugeage est délivrée, ce document doit mentionner:

- a) que cette copie remplace le certificat de jaugeage;
- b) la date de délivrance.

En outre, il sera également fait mention dans le registre d'inscription et dans le registre de jaugeage de la délivrance de la copie et de la date à laquelle elle a été délivrée.

§5. En dehors des copies mentionnées aux paragraphes précédents, des extraits des certificats de jaugeage peuvent être obtenus sur feuilles volantes auprès du service visé au §1er. Ces extraits ne peuvent remplacer ni le certificat de jaugeage ni sa copie.

Art. 75.⁸⁸ Rejaugage

Lorsque le bateau subit des transformations de nature à influencer les données reprises dans le certificat de jaugeage, le patron doit faire rejauger le bateau.⁸⁹ Celui-ci s'opère conformément aux dispositions qui précèdent, modifiées et complétées par celles du présent article.

Si le bateau n'a pas été jaugé originairement en France, les anciennes marques, inscriptions, plaques de jauge et, le cas échéant, les échelles sont enlevées et remplacées par d'autres se rapportant au nouveau jaugeage et au bureau qui l'a enregistré.

Si le bateau a été jaugé originairement en France, les marques indélébiles relatives au bureau de rejaugage sont apposées à la proue du bateau en remplacement de celles qui se trouvent et une croix grecque indélébile est ajoutée aux marques indélébiles françaises conservées à la poupe du bateau, celles de la proue sont maintenues, mais complétées par l'addition de la croix grecque. L'inscription française peinte à la poupe du bateau est conservée d'un côté du gouvernail et complétée par une croix grecque de même couleur. L'inscription nouvelle est peinte de l'autre côté du gouvernail. De nouvelles plaques de jauge et de nouvelles échelles sont posées; les anciennes plaques de jauge sont marquées d'une croix et placées au même niveau que les nouvelles et près de celles-ci.

Le patron est tenu de remettre à l'expert-jaugeur le certificat de jaugeage précédent. S'il a égaré ce document, il doit, par déclaration, datée et signée, certifier qu'il ne le possède plus et s'engager à le remettre à l'Administration s'il le retrouve; copie de cette déclaration lui est remise.⁹⁰

Art. 76.⁹¹ Nouveau propriétaire – nouveau nom

§1er. Celui qui acquiert la propriété d'un bateau jaugé est tenu de faire inscrire, dans le délai de dix jours, sur les deux originaux du certificat de jaugeage ses nom, prénoms et domicile, en lieu et place de ceux du propriétaire précédent.

A cet effet, il est tenu de présenter l'acte ou le titre constitutif, translatif ou déclaratif du droit de propriété ou à défaut, une déclaration signée par lui et indiquant l'origine de son droit. Les signatures de l'acte, des titres ou de la déclaration doivent, éventuellement être légalisées. Copie du document doit être fournie par le propriétaire pour être jointe au registre de jaugeage.

⁸⁷ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁸⁸ Arrêté royal du 27 février 1946

⁸⁹ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁹⁰ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁹¹ Arrêté royal du 31 octobre 1953

- §2. Pour changer le nom ou la devise d'un bateau, le propriétaire est tenu de se présenter, muni de sa carte d'identité et d'une demande écrite mentionnant ses nom, prénoms et domicile chez le Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.⁹²
- §3. Les mentions relatives aux changements visés aux §§ 1er et 2 sont portées sur les deux originaux du certificat et sur le registre d'inscription.⁹³ Elles sont signées et datées par les agents qui les y inscrivent.

Art. 77. Etat des échelles – tirant d'eau maximal

1. Les clous de repère, échelles et plaques de jauge doivent être maintenus intacts et patents, sans altération. Ils sont fixés de la manière indiquée au certificat de jaugeage.
2. L'immersion d'un bateau ne peut en aucun point dépasser la ligne inférieure de la plaque de jauge, ni le maximum du tirant d'eau fixé par le règlement particulier de la voie navigable sur laquelle il se trouve.

Art. 77bis.⁹⁴ Déchirage

- §1er. Avant de commencer le déchirage d'un bateau, le propriétaire et le chantier sont tenus d'en avvertir le Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation pour lui permettre de constater le déchirage et d'en dresser acte.
Le propriétaire doit remettre le certificat de jaugeage à ce service. En cas de perte totale du certificat de jaugeage, le propriétaire doit produire auprès de ce service une déclaration de perte signée et datée par laquelle il certifie ne plus avoir le certificat de jaugeage en sa possession et retourner ce document à ce service lorsqu'il le retrouve.
Une copie certifiée conforme de l'acte constatant le déchirage peut être obtenue, sur demande écrite adressée à ce service.⁹⁵
- §2. Les bateaux ne peuvent être déchirés sur les voies navigables ou leurs dépendances qu'en vertu d'une autorisation spéciale délivrée par l'ingénieur en chef directeur du ressort, qui spécifie l'endroit où l'opération doit s'effectuer.
Sur les dépendances de la voie, le déchirage des bateaux s'effectue immédiatement après leur mise à terre et est continué sans interruption. Les matériaux qui en proviennent sont enlevés au fur et à mesure, de manière à n'occasionner ni accidents, ni embarras.

Art. 78. Excès de charge

1. Indépendamment des peines comminées par [l'article 100](#) du présent règlement, et qui lui seraient applicables, le patron dont le bateau a un excès de charge paie un droit supplémentaire, à raison de la surcharge et du parcours déjà effectué.
2. Il est tenu, en outre, de débarquer immédiatement l'excédent de charge de son bateau, faute de quoi il y est procédé d'office et à ses frais.
3. Des mesures analogues sont prises à l'égard des trains ou radeaux ayant un excès de tirant d'eau.

Art. 78bis. Falsification du certificat de jaugeage

Toute falsification du certificat de jaugeage remis par l'expert-jaugeur au patron ou à son délégué dans les conditions énumérées à [l'article 72](#) du présent règlement, provoque, indépendamment des peines comminées par l'article 196 du code pénal (faux en écritures publiques), à charge du délinquant:

- a) la confiscation immédiate du document falsifié;
- b) l'obligation de rejauger le bateau aux frais du patron.

CHAPITRE II. Droits de navigation⁹⁶

Art. 79. Application

- §1er. Des droits de navigation sont dus sur toutes les voies navigables administrées par l'Etat, à l'exception de celles qui sont soumises à l'influence de la marée et de celles qui, non soumises à cette influence, en sont exonérées par leur règlement particulier.

⁹² Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁹³ Arrêté royal du 5 mars 1999

⁹⁴ Arrêté royal du 31 octobre 1953

⁹⁵ Arrêté royal du 21 janvier 1998

⁹⁶ Arrêté royal du 5 mai 1975 modifié par l'arrêté royal du 28 avril 1981

- §2. Pour le transport de marchandises, les droits sont fixés à dix centimes par tonne kilométrique (produit de la multiplication du chargement, exprimé en tonnes kilométriques, par la distance à parcourir, en kilomètres).⁹⁷
Les fractions de tonne métrique supérieures à 50/100 sont comptées pour une tonne métrique; les autres fractions sont négligées.
- §3. Pour le calcul des distances à parcourir, les voies navigables sont divisées en tronçons dénommés "ports". Le Ministre des Travaux publics détermine ceux-ci avec leurs limites et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine de la voie navigable et les modifie quand il y a lieu.
Lorsque le voyage d'un bateau s'effectue dans plusieurs ports, la distance à parcourir est calculée forfaitairement de port à port. Dans la distance totale ainsi obtenue, les fractions de kilomètre supérieures à 500 mètres sont comptées pour un kilomètre; les autres fractions sont négligées.
Lorsque le voyage s'effectue entièrement à l'intérieur d'un seul port, les droits sont dus en raison de la distance réelle à parcourir, d'après les tableaux de distances établis et éventuellement modifiés de la même manière que les ports.
Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier et à compléter les tableaux de distances annexés au présent règlement.
- §4. Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à 0 euro par tonne kilométrique sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne.⁹⁸

Art. 79. Application - forme valable pour la Région flamande⁹⁹

- §1er. Les droits de navigation sont dus sur toutes les voies navigables gérées par la Région flamande, à l'exception de celles soumises à la marée ainsi que celles qui ne sont pas soumises à la marée, lesquelles sont exemptées de ces droits par le règlement concerné.
- §2. En ce qui concerne le transport des marchandises, le droit est fixé à (0,00025 EUR) par kilomètre/tonne (produit de la multiplication de la cargaison, exprimée en tonnes métriques, par la distance à parcourir en kilomètres).
Les fractions de tonne métrique supérieures à 50/100 sont comptées pour une tonne métrique; les autres fractions sont négligées.
- §3. Pour le calcul des distances à parcourir, les voies navigables sont divisées en tronçons dénommés "ports". Le Ministre des Travaux publics détermine ceux-ci avec leurs limites et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine de la voie navigable et les modifie quand il y a lieu. Lorsque le voyage d'un bateau s'effectue dans plusieurs ports, la distance à parcourir est calculée forfaitairement de port à port. Dans la distance totale ainsi obtenue, les fractions de kilomètre supérieures à 500 m sont comptées pour un kilomètre; les autres fractions sont négligées. Lorsque le voyage s'effectue entièrement à l'intérieur d'un seul port, les droits sont dus en raison de la distance réelle à parcourir d'après les tableaux de distances établis et éventuellement modifiés de la même manière que les ports. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier et à compléter les tableaux de distances annexés au présent règlement.

Art. 79. Application - forme valable pour la Région bruxelloise¹⁰⁰

- §1. Des droits de navigation sont dus sur la voie navigable administrée par le Port de Bruxelles.
- §2. Pour le transport des marchandises, les droits sont fixés à vingt-cinq dix millièmes d'euro par tonne kilométrique (produit de la multiplication du chargement, exprimé en tonnes kilométriques, par la distance à parcourir, en kilomètres).
Les fractions de tonne métrique supérieures à 50/100 sont comptées pour une tonne métrique; les autres fractions sont négligées.
- §3. Pour le calcul des distances à parcourir, les voies navigables sont divisées en tronçons dénommés ports ". Le Ministre des Travaux publics détermine ceux-ci avec leurs limites et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine de la voie navigable et les modifie quand il y a lieu. Lorsque le voyage d'un bateau s'effectue dans plusieurs ports, la distance à parcourir est calculée forfaitairement de port à port. Dans la distance totale ainsi obtenue, les fractions de kilomètre supérieures à 500 m sont comptées pour un kilomètre; les autres fractions sont négligées. Lorsque le voyage s'effectue entièrement à l'intérieur d'un seul port, les droits sont dus en raison de la distance réelle à parcourir d'après les tableaux de distances établis et éventuellement modifiés de la même manière que les ports. Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier et à compléter les tableaux de distances annexés au présent règlement.

⁹⁷ Arrêté royal du 26 mai 1983

⁹⁸ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

⁹⁹ Arrêté du gouvernement flamande du 7 décembre 2001

¹⁰⁰ Arrêté du gouvernement de Bruxelles capital du 13 décembre 2001

Art. 80. Bateaux naviguant à vide

§1er. Les patrons des bateaux naviguant à vide se munissent d'un permis de circulation qui leur est délivré par les receveurs des droits de navigation moyennant le paiement d'un droit fixé comme suit:

- a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres: 20 francs pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 40 tonnes; 40 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 40 tonnes;
- b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus: 35 francs pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 40 tonnes; 70 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 40 tonnes.

Ce permis est valable pour l'aller jusqu'au port de chargement; un nouveau permis est nécessaire pour le retour quand il s'effectue également à vide.

§2. Sont considérés comme bateaux vides:

- a) les bateaux dont le chargement ne dépasse pas une demi-tonne, ainsi que ceux dont l'immersion à l'échelle de jauge n'est pas supérieure à 1/4 de décimètre;
- b) les embarcations de plaisance jaugeant au moins trois tonnes;
- c) les bateaux à moteur qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison ne dépasse pas de plus de 5 centimètre le second plan de flottaison à vide (avec ballast) tel qu'il est défini, conformément aux dispositions de [l'article 68](#), 11°, dans le certificat de jaugeage;
- d) les bateaux qui ne transportent que l'eau de ballastage nécessaire pour permettre le passage sous les ouvrages d'art, pour autant que leur tirant d'air à vide, cabine démontée, soit supérieur à la hauteur libre admise sous ces ouvrages.

§3. Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à 0 euro par bateau sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne.¹⁰¹

Art. 80. Bateaux naviguant à vide - forme valable pour la Communauté flamande¹⁰²

§1er. Les patrons des bateaux naviguant à vide se munissent d'un permis de circulation qui leur est délivré par les receveurs des droits de navigation, moyennant le paiement d'un droit fixé comme suit:

- a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres: 0,50 EUR pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 40 tonnes; 1,00 EUR pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 40 tonnes;
- b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus: 1,00 EUR pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 40 tonnes; 2,00 EUR pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 40 tonnes.

Ce permis est valable pour l'aller jusqu'au port de chargement; un nouveau permis est nécessaire pour le retour, quand il s'effectue également à vide.

§2. Sont considérés comme bateaux vides :

1. les bateaux dont le chargement ne dépasse pas une demi-tonne ainsi que ceux dont l'immersion à l'échelle de jauge n'est pas supérieure à 1/4 de décimètre;
2. les embarcations de plaisance jaugeant au moins trois tonnes;
3. les bateaux à moteur qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison (ne dépasse pas plus de 5 centimètres le second plan de flottaison) à vide (avec ballast) tel qu'il est défini, conformément aux dispositions de [l'article 68](#), 11°, dans le certificat de jaugeage;
4. les bateaux qui ne transportent que l'eau de ballastage nécessaire pour permettre le passage sous les ouvrages d'art pour autant que leur tirant d'air à vide, cabine démontée soit supérieur à la hauteur libre admise sous ces ouvrages.

Art. 81. Tonnage intervenant dans le calcul des droits de navigation

1. Le tonnage, chargement réel, intervenant dans le calcul des droits de navigation est établi d'après les indications figurant dans le certificat de jaugeage.
2. Un connaissance établi d'après ces mêmes principes peut servir au base de calcul des droits.
3. Toutefois, s'il y a doute au sujet des chiffres mentionnés au connaissance, le tonnage à prendre en considération sera celui correspondant à la moyenne des enfoncements relevés aux échelles de jauge. II

¹⁰¹ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

¹⁰² Arrêté du gouvernement flamand du 7 décembre 2001

sera lu directement dans le certificat de jaugeage, l'enfoncement à vide étant considéré identique à celui existant lors du jaugeage.

4. Si le patron ne peut exhiber le certificat de jaugeage ou si le certificat est périmé, le receveur perçoit d'office, à titre de provision, les droits pour un tonnage forfaitaire égal au produit de la longueur maximum de la coque par sa largeur maximum et par le tirant d'eau moyen du bateau, diminué de 25 centimètres, sans préjudice des sanctions prévues pour les infractions à [l'article 8](#), alinéa 1er, 2°. Lors de la production du certificat de jaugeage, le tonnage sera calculé conformément au 3 ci-dessus. L'excédent payé sera alors remboursé dans les conditions reprises à [l'article 87](#), §3.

Art. 82. Radeaux

1. Les radeaux sont soumis aux mêmes droits que les bateaux naviguant à charge; le nombre de tonnes est égal au nombre de mètres cubes obtenu en multipliant la longueur par la largeur et par la hauteur moyenne immergée de chaque radeau.
2. Le cubage se fait gratuitement par le receveur des droits de navigation du premier bureau rencontré, en présence du patron du radeau. Il est vérifié par le receveur des droits de navigation du dernier bureau. En cas de contestation, le radeau est cubé par un expert-jaugeur, auquel le patron paie une indemnité de 1,25 EUR. Mention de ce jaugeage est faite sur l'acquit des droits délivré par le receveur.¹⁰³

Art. 83. Remorqueurs et pousseurs

§1er. Pour les remorqueurs et les pousseurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou plusieurs bateaux, les droits sont calculés par cheval-vapeur kilométrique (produit de la multiplication de la puissance du moteur, exprimée en chevaux-vapeur, par la distance à parcourir, en kilomètres). Les taux des droits sont fixés comme suit:

1. pour une navigation avec transport de marchandises:
 - a) de 0 à 60 ch, 3 centimes par cheval kilométrique;
 - b) de plus de 60 ch à 150 ch, 2 centimes par cheval kilométrique avec un minimum de 1,80 franc par kilomètre;
 - c) de plus de 150 ch à 400 ch, 1,5 centime par cheval kilométrique avec un minimum de 3 francs par kilomètre;
 - d) de plus de 400 ch, 0,7 centimes par cheval kilométrique avec un minimum de 6 francs par kilomètre;
2. pour une navigation sans transport de marchandises, les taux précités sont réduits de moitié.

§2. Pour les remorqueurs et les pousseurs naviguant isolément, les droits sont fixés comme suit:

- a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres:
 - 15 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch;
 - 35 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch;
- b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus:
 - 30 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch;
 - 50 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch.

§3. Sont considérés comme remorqueurs ou pousseurs, les bateaux de transport automoteurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou plusieurs bateaux. Dans ce cas, ils sont redevables à la fois des droits prévus aux [articles 79 ou 80](#), selon qu'ils sont chargés ou vides et des droits prévus au § 1er du présent article.

§4. Le nombre de chevaux-vapeur à prendre en considération aux §§ 1, 2 et 3 du présent article est celui de la puissance du moteur telle qu'elle est portée au certificat de jaugeage, conformément au prescrit de [l'article 68](#), 12°.

§5. Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à:

- 0 euro par cheval-vapeur kilométrique, pour l'application du §1er
- 0 euro par remorqueur ou pousseur, pour l'application du §2

¹⁰³ Arrêté royal du 20 juillet 2000

sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne.¹⁰⁴

Art. 83. Remorqueurs et pousseurs – forme valable pour la Communauté flamande¹⁰⁵

§1er. Pour les remorqueurs et les pousseurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou de plusieurs bateaux, les droits sont calculés par cheval-vapeur kilométrique (produit de la multiplication de la puissance du moteur, exprimée en chevaux-vapeur, par la distance à parcourir, en kilomètres. Les taux des droits sont fixés comme suit:

1° pour une navigation avec transport de marchandises:

- a) de 0 à 60 ch : 0,00075 EUR par cheval kilométrique;
- b) de plus de 60 ch à 150 ch: 0,00050 EUR par cheval kilométrique avec un minimum de 0,0450 EUR par kilomètre;
- c) de plus de 150 ch à 400 ch: 0,00037 EUR par cheval kilométrique avec un minimum de 0,0750 EUR par kilomètre;
- d) de plus de 400 ch: 0,00017 EUR par cheval kilométrique avec un minimum de (0,150 EUR) par kilomètre;

2° pour une navigation sans transport de marchandises, les taux précités sont réduits de moitié.

§2. Pour les remorqueurs et les pousseurs naviguant isolément, les droits sont fixés comme suit:

- a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres: 0,4 EUR pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch; 1,0 EUR pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch;
- b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus: 0,75 EUR pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch; 1,25 EUR pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch.

§3. Sont considérés comme remorqueurs ou pousseurs les bateaux de transport automoteurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou plusieurs bateaux. Dans ce cas ils sont redevables à la fois des droits prévus aux [articles 79 ou 80](#) selon qu'ils sont chargés ou vides et des droits prévus au § 1er du présent article.

§4. Le nombre de chevaux-vapeur à prendre en considération aux §§ 1, 2 et 3 du présent article est celui de la puissance du moteur telle qu'elle est portée au certificat de jaugeage conformément au prescrit de [l'article 68](#), 12°.

Art. 84. Bateaux à passagers

§1er. Pour les bateaux effectuant un transport rémunéré de personnes sur les voies navigables soumises au régime des droits de navigation, les droits sont fixés à 5 p.c. de la recette brute produite par ce transport. Si, outre le transport de personnes, le transport de bagages ou autres marchandises donne également lieu à rémunération, le droit de 5 p.c. est perçu sur le total de la recette brute produite par ce transport. Lorsqu'un voyage ne s'effectue qu'en partie en empruntant des voies navigables soumises au régime des droits de navigation, le droit n'est dû que pour le trajet parcouru sur lesdites voies navigables.

Le montant du droit est établi en prélevant 5 p.c. sur le résultat obtenu par la multiplication de la recette brute par le nombre de kilomètres de la partie du voyage effectuée sur les voies soumises aux droits de navigation, divisé par le nombre de kilomètres parcourus.

Les distances sont calculées d'après les tableaux des distances annexés au présent règlement, les fractions de kilomètre supérieures à 500 mètres étant comptées pour un kilomètre, les fractions de 500 mètres ou moins étant négligées.

§2. Le droit de 5 p.c. sur la recette brute est payable par mois et au plus tard le dixième jour du mois qui suit celui de la recette.

Le paiement se fait sous forme de versement ou de virement au compte de chèques postaux du comptable du Service d'Exploitation des Voies navigables. Le transporteur doit adresser au service, au plus tard le jour du paiement, une déclaration certifiée exacte et signée, indiquant le motif du paiement, le montant du droit, les différents voyages auxquels il est afférent, ainsi que la recette brute par voyage.

§3. Par dérogation aux §§ 1 et 2, lorsqu'il s'agit d'un voyage au départ de l'étranger, les droits de navigation sont fixés en fonction du nombre de personnes transportées et de la distance à parcourir sur les voies navigables belges soumises au régime des droits de navigation.

¹⁰⁴ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

¹⁰⁵ Arrêté du gouvernement flamand du 7 décembre 2001

Le taux de ces droits est fixé à 1,5 franc par personne, par trajet de 10 km, tant pour l'aller que pour le retour, tout trajet de 10 km commencé étant réputé parcouru entièrement.

Le taux des droits ne peut cependant pas excéder, par personne, la somme de 15 francs par voyage aller et retour.

Le paiement se fait au premier bureau de perception rencontré en cours de route ou dont le bateau se rapproche. [L'article 87](#) régit ces paiements dans la mesure où il est applicable aux voyages visés au présent paragraphe.

§4. Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à:

- 0 % de la recette brute, pour l'application du §1er
- 0 euro par personne, pour l'application du §3

sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne.¹⁰⁶

Art. 84. Bateaux à passagers— forme valable pour la Communauté flamande¹⁰⁷

§1er. Pour les bateaux effectuant un transport rémunéré de personnes sur les voies navigables soumises au régime des droits de navigation, les droits sont fixés à 5 p.c. de la recette brute produite par ce transport. Si, outre le transport de personnes, le transport de bagages ou autres marchandises donne également lieu à rémunération, le droit de 5 p.c. est perçu sur le total de la recette brute produite par ce transport. Lorsqu'un voyage ne s'effectue qu'en partie en empruntant des voies navigables soumises au régime des droits de navigation, le droit n'est dû que pour le trajet parcouru sur lesdites voies navigables. Le montant du droit est établi en prélevant 5 p.c. sur le résultat obtenu par la multiplication de la recette brute par le nombre de kilomètres de la partie du voyage effectuée sur les voies soumises aux droits de navigation, divisé par le nombre de kilomètres parcourus.

Les distances sont calculées d'après les tableaux des distances annexés au présent règlement, les fractions de kilomètre supérieures à 500 mètres étant comptées pour un kilomètre, les fractions de 500 mètres ou moins étant négligées.

§2. Le droit de 5 p.c. sur la recette brute est payable par mois et au plus tard le dixième jour du mois qui suit celui de la recette.

Le paiement se fait sous forme de versement ou de virement au compte de chèques postaux du comptable du Service d'Exploitation des Voies navigables. Le transporteur doit adresser au service, au plus tard le jour du paiement, une déclaration certifiée exacte et signée, indiquant le motif du paiement, le montant du droit, les différents voyages auxquels il est afférent, ainsi que la recette brute par voyage.

§3. Par dérogation aux §§ 1 et 2, lorsqu'il s'agit d'un voyage au départ de l'étranger, les droits de navigation sont fixés en fonction du nombre de personnes transportées et de la distance à parcourir sur les voies navigables belges soumises au régime des droits de navigation.

Le taux de ces droits est fixé à 0,04 EUR par personne, par trajet de 10 km, tant pour l'aller que pour le retour, tout trajet de 10 km commencé étant réputé parcouru entièrement.

Le taux des droits ne peut cependant pas excéder, par personne, la somme de 0,40 EUR par voyage aller et retour.

Le paiement se fait au premier bureau de perception rencontré en cours de route ou dont le bateau se rapproche. [L'article 87](#) régit ces paiements dans la mesure où il est applicable aux voyages visés au présent paragraphe.

Art. 85. Services réguliers

Pour les services réguliers de transport de marchandises (dites services de beurt), les droits de navigation sont calculés sur la base forfaitaire de 3/4 de la capacité totale du bateau, multipliée par la distance à parcourir, déterminée conformément aux dispositions de [l'article 79](#), §3, alinéas 2 et 3.

Les droits ainsi calculés sont perçus au départ de chaque voyage, qu'il s'agisse de l'aller et du retour, sur présentation du certificat d'agrément du service du beurt.

Art. 86. Transport exclusivement entre les mêmes ports

Les mêmes avantages que ceux dont bénéficient les bateaux affectés aux services visés à [l'article 85](#), peuvent être accordés aux bateaux effectuant exclusivement et régulièrement le transport de marchandises entre les mêmes ports d'embarquement.

A cet effet, les propriétaires de bateaux doivent adresser une requête au Ministre des Travaux publics (Administration des Voies hydrauliques – Service d'Exploitation des Voies navigables), qui fait procéder à une enquête. Si la décision du Ministre est favorable, un certificat est délivré à l'intéressé.

¹⁰⁶ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

¹⁰⁷ Arrêté du gouvernement flamand du 7 décembre 2001

Art. 87. Paiement des droits de navigation

§1er. Sur les voies navigables gérées par l'Etat, les droits de navigation sont payés en une fois pour l'entièreté de chaque voyage, sans préjudice des droits supplémentaires qui sont éventuellement perçus au passage sur les voies navigables gérées par des organismes particuliers.

Le paiement des droits se fait soit au bureau de perception le plus proche avant la mise en marche du bateau, soit au premier bureau de perception rencontré en cours de route. Si le voyage doit s'effectuer entièrement entre deux bureaux de perception, le paiement doit se faire à l'un ou l'autre, avant le départ du bateau.

Pour effectuer le paiement au bureau de perception, le patron est tenu de s'y présenter muni du carnet de jaugeage de son bateau et du connaissance relatif à la cargaison. S'il transporte plusieurs lots de marchandises de nature différente ou s'il prévoit des déchargements partiels en cours de voyage, le patron doit présenter un connaissance pour chaque lot.

§2. Le bureau auquel le patron paie les droits lui en donne quittance et lui délivre en même temps un permis de circulation.

Ces documents doivent être présentés, avec le connaissance et le certificat de jaugeage du bateau, à toute réquisition du personnel de surveillance des voies navigables et aux bureaux de perception ou de contrôle devant lesquels passe le bateau.

Le permis de circulation et la quittance doivent être remis au dernier bureau de perception de l'Etat rencontré au cours du voyage pour y être contrôlés. Le receveur retient le permis, il signe la quittance et la rend au patron qui la garde pour se justifier en cas de contestation.

§3. Le contrôle à l'arrivée doit permettre un ajustement éventuel des droits de navigation.

Si le contrôle révèle qu'il a été trop peu perçu, le droit restant dû est perçu par le receveur qui délivre une quittance complémentaire.

Si le contrôle révèle qu'il a été trop perçu et que la différence s'élève à plus de dix francs, l'ayant droit, propriétaire ou patron, peut en réclamer la restitution en introduisant au bureau de perception une demande de remboursement, éventuellement accompagnée des pièces justificatives.

Lorsque la demande est fondée un changement de destination du bateau en cours de voyage, les pièces justificatives comprennent nécessairement:

- 1° la quittance des droits de navigation perçus au bureau de départ;
- 2° l'attestation d'un préposé de la voie navigable certifiant que le bateau a terminé son voyage à l'endroit indiqué comme nouvelle destination;
- 3° s'il s'agit d'un bateau chargé, l'ordre écrit du maître de la cargaison, indiquant la nouvelle destination.

La décision de remboursement ne peut être prise que par le chef du Service d'Exploitation des Voies navigables. Elle est notifiée à l'intéressé et sa quittance lui est renvoyée en même temps.

§4. La présente disposition n'est plus applicable aux voies navigables situées en Région wallonne.¹⁰⁸

Art. 88. Exceptions

1. Sont exempts des droits de navigation:

- a) les embarcations appartenant à l'armée ou servant à ses opérations et transports, ainsi que toutes autres embarcations de l'Etat naviguant sous le pavillon national;
- b) les allèges à vide et à charge, des bateaux ayant dû décharger une partie de leur cargaison par suite d'une réduction du tirant d'eau réglementaire, ou pour toute autre cause accidentelle telles qu'avaries, etc.; le droit est dû pour le total du chargement du bateau avec son allègement;
- c) les embarcations destinées au service des voies navigables et mises en circulation sur l'ordre écrit d'un agent de l'administration;
- d) pour autant que le tonnage soit inférieur à trois tonnes, les embarcations de plaisance avec ou sans moteur et les barquettes sans moteur;
- e) les brises-glaces;
- f) les bateaux qui, en vertu de [l'article 47](#) du présent règlement, se déplacent et reviennent ensuite à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité leur déplacement a cessé d'exister. Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration rédigée conformément au modèle annexé au présent règlement et signée par le conducteur des ponts et chaussées du ressort ou par un agent préposé à la police de la voie navigable;

¹⁰⁸ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

- g) les bateaux employés par les entrepreneurs, soit à l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration des voies navigables, soit aux transports relatifs à ces travaux, pour tout déplacement s'opérant dans les limites de l'entreprise;
 - h) les chaloupes de propulsion d'une puissance inférieure à 10 chevaux-vapeur, à condition qu'elles appartiennent au batelier ou armateur propriétaire du bâtiment propulsé et qu'elles ne soient pas munies d'un équipage permanent.
2. Le patron d'un bateau qui se trouve dans un de ces cas d'exception mentionnés ci-dessus, se munit au départ d'un permis de circulation qui lui est remis gratuitement.

ANNEXE

(Mentionnée à [l'article 88](#) du règlement général.)

Déclaration pour exemption des droits de navigation dans le cas prévu à l'article 88, f du règlement général	
Le soussigné	
(1)	19
... déclare que, d'après les ordres qu'il a donnés dans l'intérêt du service, à cause (2)	
..... le bateau	
(3)	19
par le nommé (4)	
.... doit quitter (5)	
pour aller stationner (6)	
..... jusqu'au	
moment où ce bateau pourra revenir à son point de départ dès que la cause qui motive son déplacement aura cessé d'exister.	
(7)	19
(Signature)	
(8)	19
Vu au passage du dit bateau.	
(9) Le	
(Signature)	
(1) Qualité de l'agent – (2) D'une baisse partielle des eaux ou de toute autre circonstance à indiquer – (3) Nom du bateau: après le nom, indiquer si le bateau est à charge ou à vide. – (4) Nom et prénoms du patron. – (5) et (6) Indiquer l'endroit: rivage, quai, pont, écluse, port, bassin, etc. – (7) Lieu d'où est datée la déclaration. – (8) Lieu de délivrance du visa. – (9) Qualité de l'agent su service de perception ou de contrôle.	

CHAPITRE III. Emission du permis de circulation¹⁰⁹

Art. 88bis. Permis de circulation

§1er. Tout patron est tenu de communiquer les renseignements nécessaires à l'émission du permis de circulation au gestionnaire qui en établit la liste.

§2. L'émission peut se faire soit préalablement au voyage, soit en cours de route.

¹⁰⁹ Décret de la Région wallonne du 23 février 2006

Dans le premier cas, elle se fait soit par le bureau le plus proche du point de départ du bateau, soit grâce à un système équivalent. Dans le deuxième cas, elle se fait au premier bureau rencontré en cours de route.

La liste des bureaux d'émission du permis de circulation et le(s) système(s) équivalent(s) sont établis par le gestionnaire.

- §3. Le permis est réputé détenu par le patron dès que celui-ci a obtenu le numéro officiel de voyage établi par le bureau.
- § 4. Tout patron est tenu de communiquer au gestionnaire, par les moyens établis par celui-ci, toute modification des données reprises sur la liste mentionnée au §1er.
- § 5. Le connaissement et le certificat de jaugeage doivent être présentés et le numéro de voyage officiel communiqué à toute réquisition du personnel de surveillance désigné par le gestionnaire.

TITRE III. De la conservation des voies navigables et de leurs dépendances¹¹⁰

Art. 89. Ouvrages et plantations

- a) Sur les terrains grevés de la servitude de halage le long des rivières navigables et flottables, les particuliers ne peuvent exécuter d'ouvrages, ni faire de plantation entre les limites fixées respectivement à l'article 7¹¹¹ du titre XXVIII de l'ordonnance du 13 août 1669 et par l'arrêté royal du 4 novembre 1920¹¹², modifié par l'arrêté royal du 12 novembre 1934 et par l'arrêté du Régent du 13 mai 1946 sans avoir obtenu l'autorisation préalable du Ministère des Travaux publics. Cette autorisation ne porte aucun préjudice aux droits de l'Etat tels qu'ils découlent de l'ordonnance précitée; elle n'est délivrée qu'à titre précaire et est toujours révocable.¹¹³
- b) Les propriétaires de terrains situés le long des autres voies navigables ou de leurs dépendances ne peuvent élever des constructions ou faire des plantations avant d'avoir fait tracer contradictoirement la limite du domaine public.
- c) Ils sont tenus de suivre les alignements décrétés qui sont tracés par les agents de l'administration.
- d) Les plantations ne peuvent, à moins d'une autorisation spéciale, être faites qu'à une distance de 2 mètres de la limite du domaine public pour les arbres à haute tige, et à la distance d'un demi mètre pour les autres arbres et les haies vives.
- e) Les propriétaires et les locataires des biens bordant les rivières navigables placent et entretiennent en bon état sur les fossés, criques, canaux d'évacuation ou d'irrigation établis à leur profit et qui débouchent dans ces rivières, des passerelles d'une largeur suffisante et de 45 centimètres au moins, pour assurer la continuité du halage; ces passerelles doivent être munies, du côté opposé à la rivière, d'une garde-corps peint en blanc.

Art. 90. Ouvrages et plantations dans le lit de la voie navigable

1. Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale d'exécuter aucun ouvrage¹¹⁴, de faire aucune plantation, d'opérer aucune fouille ou extraction quelconque et de faire aucun dépôt dans le lit des voies navigables, sur leurs berges et autres dépendances.

¹¹⁰ la publicité et l'affichage le long des voies navigables sont réglementés par l'arrêté royal du 6 mai 1936

¹¹¹ cet article est reproduit ci-après:

les propriétaires de héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long des bords vingt-quatre pieds (7,80 m) au moins de place en largeur pour chemin royal et train de chevaux, sans qu'ils puissent planter arbre, ni tenir clôture ou haie plus près de trente pieds (9,75 m) du côté que les bateaux se tirent et dix pieds (3,25 m) de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, de confiscation des arbres et d'être les contrevenants contraints à réparer et remettre les chemins en état et à leurs frais.

Le pied français vaut 0,3248394 m.

La peine de 500 livres est réduite à 200 francs par l'article 2 de la loi du 1er mai 1849 (moniteur belge du 21 juin 1849) qui donne compétence au juge de simple police pour connaître cette contravention

¹¹² Cet arrêté pris en vertu de l'article 4 du décret du 22 janvier 1808 et modifié par l'arrêté royal du 12 novembre 1934 et par l'arrêté du Régent du 13 mai 1946 détermine les largeurs minima à réserver pour le halage et le marchepied et ne modifie pas la zone de servitude de 9,75 m fixée par l'ordonnance de 1669 précitée

¹¹³ arrêté du Régent du 10 juillet 1946

¹¹⁴ Pour bacs et passages d'eau, ponts, chaussées permanentes ou mobiles, écluses, usines, batardeaux, moulins, digues, escaliers d'accès, rampes d'abordage, passerelles, embarcadères, poteaux d'amarre, prises d'eau, etc., voir loi du 8 mai 1888, art 2:

2. Des dépôts de marchandises peuvent, temporairement et pour courte durée, être tolérés sur les dépendances des voies navigables, moyennant une autorisation en due forme et limitative délivrée par l'ingénieur en chef directeur du ressort.
3. Dans tous les cas, il est interdit d'embarrasser les quais et rivages de toute entrave quelconque pour la circulation dans l'espace réservé au halage et au marchepied.

Art. 91. Détournement d'eau – Déversement - entraver la circulation sur le chemin de halage

Il est défendu:

- a) de détourner directement ou indirectement l'eau des voies navigables et des canaux qui sont en libre communication avec elles;
- b) de dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit des voies navigables ou leurs dépendances;
- c) de jeter, laisser flotter ou couler dans le lit des voies navigables, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux; aucune matière qui puisse altérer celles-ci;
- d) d'entraver d'une manière quelconque la circulation sur les chemins de halage, digues ou francs-bords, et d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes électriques, aux bornes kilométriques, etc.

Art. 92. Pêcheurs

Les pêcheurs ne peuvent en rien gêner la navigation; leur pêche terminée, ils doivent enlever les pieux et piquets auxquels étaient fixés les filets.

Art. 93.¹¹⁵ Utilisation du chemin de halage

1. A moins d'être muni d'une autorisation du Ministre des Travaux publics, il est interdit:
 - a) de circuler avec des chevaux autres que ceux exerçant le halage ou avec des voitures sur les digues et chemins de halage qui ne constituent pas des chemins publics;
 - b) de laisser circuler ou paître aucune espèce de bétail sur les dépendances des voies navigables.
2. Les chevaux et les bestiaux trouvés sans conducteur, sont mis en fourrière aux frais des délinquants.
3. Les interdictions de cet article ne s'appliquent pas aux riverains des rivières navigables qui conservent, sur leurs biens, tous les droits compatibles avec la servitude de halage et de marchepied.
4. Les bicycles, avec ou sans moteur, se trouvant dans les conditions prévues à l'arrêté royal du 1er février 1934 portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation, sont admis à circuler sur les dépendances des voies navigables administrées par l'Etat, moyennant les conditions suivantes:
 - a) les vélocipédistes et motocyclistes doivent se conformer aux prescriptions des règlements applicables aux voies navigables dont il s'agit;
 - b) les luttres de vitesse sont interdites;
 - c) la vitesse de marche des véhicules ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure en rase campagne. Dans les agglomérations, au croisement des chemins, sur les terre-pleins des écluses, ainsi qu'aux bords des courbes où la vue est entravée, la vitesse est limitée à 10 kilomètres à l'heure;
 - d) en s'approchant des hommes et des attelages servant au halage des bateaux, les vélocipédistes et les motocyclistes doivent s'écarter de manière à ne gêner en aucune façon la marche des haleurs, ou des attelages; au besoin, ils doivent descendre de leur véhicule; en tout cas, à 50 mètres au moins des attelages, la vitesse du véhicule ne peut excéder 10 kilomètres à l'heure et cette allure doit être conservée par le motocycliste jusqu'à 20 mètres au-delà de l'attelage;

aucun pont, aucune chaussée permanente ou mobile, aucune écluse ou usine, aucun batardeau, moulin, digue ou autre obstacle quelconque au libre cours des eaux, aucun ouvrage sur les berges et talus, tels qu'escaliers d'accès, rampes d'abordage, passerelles, embarcadères, poteaux d'amarres, etc., ne sera établi, aucun détournement, aucune prise d'eau ou saignée pour l'irrigation des terres ne sera pratiquée dans les rivières navigables ou flottables, dans les canaux de navigation appartenant à l'Etat, aux provinces ou aux communes ou concédés à des particuliers, dans les canaux d'irrigation ou de dessèchement généraux et dans ceux qui sont la propriété des provinces et des communes, sans l'autorisation préalable et toujours révocable du Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

Les décisions s'appliquant aux canaux provinciaux et communaux seront prises de l'avis conforme des administrations provinciales ou communales intéressées

¹¹⁵ Arrêté royal du 7 septembre 1950

- e) dans le voisinage des attelages, il est strictement défendu de faire usage de l'échappement du moteur, du cornet, de la trompe ou de tout autre engin de nature à effrayer les chevaux;
- f) l'autorisation de circuler n'est donnée qu'au point de vue de la police à exercer par l'Etat sur les dépendances des voies navigables; elle ne porte donc aucun préjudice aux droits des tiers propriétaires de terrains assujettis à la servitude de halage.

Art. 94.¹¹⁶ Ponts mobiles

Il est défendu de passer sur les ponts mobiles avant leur fermeture et leur calage complets, d'y stationner et de franchir, sans l'autorisation du pontier, les obstacles qui interdisent l'approche de ces ponts.

Art. 95. Accès aux ouvrages d'art

Il est défendu de circuler sur les ouvrages d'art non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des préposés à leur garde.

Art. 96. Formation de glaces - débordement

Lorsque les voies navigables commencent à charrier des glaces ou menacent de déborder, tous objets susceptibles d'être entraînés ou de causer des accidents sont immédiatement enlevés des dépendances de ces voies par les riverains intéressés, faute de quoi ceux-ci assument toute responsabilité.

Art. 97. Prise d'eau

1. Il est défendu de continuer à user d'une prise d'eau à une voie navigable dont le niveau est descendu au-dessous de la hauteur réglementaire fixée pour la navigation.
2. Les ouvrages de prise d'eau sont entretenus en bon état; les vannes doivent être bien étanches et leur manœuvre doit être faite conformément aux ordres des agents de la navigation, en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Art. 98. Abrogé¹¹⁷

Art. 99. Police des lavoirs

L'arrêté royal du 23 octobre 1865 sur la police des lavoirs est maintenu.

TITRE IV. Pénalités, mesures d'office, procès-verbaux, définitions

Art. 100. Infraction au présent règlement

1. Toute infraction au présent règlement ou aux règlements particuliers qui le complètent ou du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures¹¹⁸, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, toute fraude ou tentative de fraude des droits de navigation, sont punis des peines comminées par l'article 1er de la loi du 6 mars 1818,¹¹⁹ amendé l'article 1er de la loi du 5 juin 1934.¹²⁰

¹¹⁶ Arrêté royal du 11 septembre 1936

¹¹⁷ Arrêté royal du 22 décembre 1951

¹¹⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹¹⁹ Loi du 6 mars 1818, art. 1er:

les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'Etat, mentionnées dans l'art 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas dans la suite des peines particulières, seront punies par les tribunaux d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnée, d'une amende qui ne pourra excéder 100 florins, ni être moindre de 10 florins, ou d'une emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou enfin d'une amende et d'une emprisonnement réunis, mais qui ne peuvent respectivement excéder le maximum qui vient d'être indiqué.

¹²⁰ Loi du 5 juin 1934, art. 1er:

les infractions aux arrêtés royaux à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas de peines particulières, ainsi que les infractions aux arrêtés pris par les gouverneurs et commissaires d'arrondissement en vertu des articles 128 et 139 de la loi provinciale seront punies d'un emprisonnement de huit jours à quatorze jours et d'une amende de vingt-six à deux cents francs ou de l'une de ces peines seulement
L'article 85 du Code pénal est applicable à ces infractions

2. Aux termes de l'article 1384 du Code civil, le père et la mère sont responsables des infractions commises par leurs enfants mineurs; les patrons, de celles commises par leurs ouvriers et par les hommes de l'équipage.

Art. 101. Personnes chargées de l'exécution

Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures¹²¹ et des règlements particuliers:

- a) les ingénieurs et conducteurs chargés du service de la navigation ou de la direction et la surveillance des chantiers ouverts sur les voies navigables ou leurs dépendances, les agents préposés à la manœuvre ou à la surveillance des ponts, écluses, déversoirs, etc., ou à la garde et à la police des voies navigables, ainsi que le personnel de l'Office de la navigation et du "Dienst voor de Scheepvaart" spécialement désigné à cet effet;¹²²
- b) le contrôleur et les agents spécialement attachés au service de la perception des droits de navigation;
- c) les agents chargés du contrôle de la navigation¹²³ et de l'administration du pilotage;
- d) la gendarmerie nationale;
- e) les fonctionnaires chargés de la police communale des localités riveraines des voies navigables.

Art. 102. Ordres des fonctionnaires préposés à la surveillance

1. Lorsqu'un bateau est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du régime de la rivière, l'ingénieur en chef directeur et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie navigable est autorisé à prescrire aux patrons les mesures qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.
2. Les patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés. Faute de ce faire, ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office et à leurs frais.
3. L'Etat de ces frais est vérifié et arrêté par l'ingénieur en chef directeur du ressort. ¹²⁴

Art. 102bis. Abrogé¹²⁵

Art. 103. Procès-verbal

Toute contravention au présent règlement, au Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures¹²⁶ et aux règlements particuliers est constatée par procès-verbal ou par tous autres moyens légaux.

Art. 104. Administrations communales - gendarmerie

Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures¹²⁷ et des règlements particuliers.

Art. 105. Appel aux décisions des fonctionnaires

Il peut être appelé à l'ingénieur en chef directeur du ressort des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance des voies navigables, et au Ministre des Travaux publics des décisions de cet ingénieur en chef directeur, sans préjudice toutefois de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

¹²¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹²² Arrêté royal du 15 septembre 1978

¹²³ Arrêté royal du 3 mai 1999

¹²⁴ Arrêté royal du 22 décembre 1951

¹²⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹²⁶ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹²⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006

Art. 106. Registre de réclamations

Les éclusiers sont pourvus d'un registre sur lequel les patrons ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

Art. 107.¹²⁸ Définitions

Le présent règlement et les règlements particuliers, sauf disposition contraire de ceux-ci, désignent:

- 1° du nom "bateau": tout navire, vaisseau, bâtiment, embarcation en usage sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux;
- 2° du nom "patron": tout commandant, capitaine, batelier et, en général, toute personne que a l'autorité à bord ou qui est chargée de la conduite du bateau;
- 3° par les expressions "agents de l'administration", "agents de la navigation" et "préposés à la surveillance de la voie navigable", les fonctionnaires et agents énumérés à [l'article 101](#), 1° et 2°.

Art. 108.¹²⁹ Champs d'application

Le présent règlement est applicable, sous réserve des dispositions dérogatoires des règlements particuliers, à toutes les voies navigables actuelles du Royaume, à l'exception:

- 1° du canal maritime de Bruxelles au Rupel;
- 2° de l'Escaut maritime inférieur (en aval de l'origine amont de la rade d'Anvers);
- 3° de la partie belge des sections mitoyennes de la Meuse;
- 4° du canal de Gand à Terneuzen.¹³⁰

Art. 108bis. Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures¹³¹

En dérogation à l'article 108 du présent arrêté, les dispositions du présent arrêté ne sont applicables qu'aux eaux intérieures tombant dans le champ d'application du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, dans la mesure où ils n'y sont pas contraires.

Art. 109.¹³² Contravention aux droits de navigation

Toute personne ayant contrevenu aux dispositions relatives aux droits de navigation est passible d'une amende, à payer en même temps que le droit élué, égale à dix fois celui-ci, sans qu'elle puisse être inférieure à 200 francs.

Le propriétaire ou le locataire du bâtiment, selon le cas, est civilement responsable du paiement du droit élué, ainsi que de l'amende et des intérêts de retard.

Les procès-verbaux dressés par les préposés de l'Etat pour constater la contravention font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les poursuites en recouvrement des droits, intérêts, amendes et frais qui n'auraient pu être perçus par le service de perception des droits de navigation de l'Etat – Ministère des Travaux publics – sont exercées par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, de la manière prévue en matière domaniale.

Le Ministre chargé de la perception des droits de navigation décide de la réduction ou de la remise des amendes encourues.

TITRE V. Règlement complémentaire pour la région flamande

Art. 110.¹³³ Droits de navigation de la région flamande

[L'article 79](#), §§ 1er et 2, est remplacé par ce qui suit:

Art. 79. §1er. Les droits de navigation sont dus sur toutes les voies navigables gérées par la Région flamande, à l'exception de celles soumises à la marrée ainsi que celles qui ne sont pas soumises à la marrée, lesquelles sont exemptées de ces droits par le règlement concerné.

¹²⁸ Arrêté royal du 7 septembre 1950

¹²⁹ Arrêté royal du 7 septembre 1950

¹³⁰ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹³¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006

¹³² Arrêté royal du 5 mai 1975

¹³³ Arrêté du gouvernement flamande du 21 avril 1999

§2. En ce qui concerne le transport des marchandises, le droit est fixé à un centime par kilomètre/tonne (produit de la multiplication de la cargaison, exprimée en tonnes métriques, par la distance à parcourir en kilomètres).

TITRE VI. Dispositions complémentaires pour la région de Bruxelles-Capitale

Art. 111.¹³⁴ Droits de navigation pour la région bruxelloise

[L'article 79](#), §1er et 2, 1er alinéa, de l'arrêté du 15 octobre 1935, est remplacé par ce qui suit:

Art. 79. §1er. Des droits de navigation sont dus sur la voie navigable administrée par le Port de Bruxelles.

§2. pour le transport des marchandises, les droits sont fixés à un centime tonne kilométrique (produit de la multiplication du chargement, exprimée en tonnes métriques, par la distance à parcourir en kilomètres).

¹³⁴ Arrêté du gouvernement de Bruxelles capital du 18 novembre 1999



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures

(arrêté royal du 24 septembre 2006)

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1^{ER}. PRESCRIPTIONS GENERALES.....	8
Art. 1.01. Signification de quelques expressions	8
Art. 1.02. Conducteur.....	10
Art. 1.03. Devoirs de l'équipage et des personnes se trouvant à bord	11
Art. 1.04. Devoir général de vigilance	11
Art. 1.05. Dérogation au règlement.....	11
Art. 1.06. Utilisation de la voie navigable	11
Art. 1.07. Chargement	12
Art. 1.08. Equipage des bateaux et des matériels flottants	12
Art. 1.09. Tenue de la barre	12
Art. 1.10. Documents de bord.....	12
Art. 1.11. Rè glement de navigation	13
Art. 1.12. Encombrement du bateau, perte d'objets	13
Art. 1.13. (non repris).....	13
Art. 1.14. (non repris).....	13
Art. 1.15. (non repris).....	13
Art. 1.16. (non repris).....	13
Art. 1.17. Bateaux échoués ou coulés	13
Art. 1.18. (non repris).....	13
Art. 1.19. Ordres particuliers.....	13
Art. 1.20. Collaboration avec les fonctionnaires chargés du contrôle.....	13
Art. 1.21. Transports spéciaux.....	13
Art. 1.22. Prescriptions de caractère temporaire	14
Art. 1.23. Manifestations	14
CHAPITRE 2. MARQUES D'IDENTIFICATION.....	14
Art. 2.01. Marques d'identification des grands bateaux.....	14
Art. 2.02. Marques d'identification des menues embarcations	15
Art. 2.03. Jaugeage	15
Art. 2.04. (non repris).....	15
Art. 2.05. (non repris).....	15
Art. 2.06. Bateaux étrangers.....	15
Art. 2.07. Bateaux de plaisance	15
CHAPITRE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX	15
SECTION I: GENERALITES	15
Art. 3.01. Application et définitions.....	15
Art. 3.02. Feux	16
Art. 3.03. Panneaux, pavillons et flammes	16
Art. 3.04. Cylindres, ballons, cônes et bicônes	17
Art. 3.05. Feux et signaux interdits	17
Art. 3.06. Feux de secours.....	17
Art. 3.07. Usage interdit de lumières, de projecteurs, de panneaux, de pavillons, etc.	17
SECTION II: SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE	17
Art. 3.08. Signalisation des grands bateaux motorisés.....	17
Art. 3.09. Signalisation des convois remorqués et des bateaux motorisés qui assistent	18
Art. 3.10. Signalisation des convois poussés	19
Art. 3.11. Signalisation des formations à couple.....	20
Art. 3.12. Signalisation des grands bateaux à voiles	21
Art. 3.13. Signalisation des menues embarcations	21
Art. 3.14. Signalisation supplémentaire des bateaux transportant certaines matières dangereuses ..	22
Art. 3.15. Signalisation des bateaux à passagers.....	23
Art. 3.16. Signalisation des bacs	23
Art. 3.17. Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage	24
Art. 3.18. Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer.....	24
Art. 3.19. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route.....	24
SECTION III : SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	24
Art. 3.20. Signalisation des bateaux en stationnement.....	24

Art. 3.21. Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement transportant certaines matières dangereuses	25
Art. 3.22. Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère.....	26
Art. 3.23. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement.....	26
Art. 3.24. Signalisation supplémentaire pour les filets ou perches des bateaux en stationnement.....	26
Art. 3.25. Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés.....	26
Art. 3.26. Signalisation des bateaux, des matériels flottants et des installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation	27
SECTION IV: SIGNAUX PARTICULIERS	28
Art. 3.27. Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie.....	28
Art. 3.28. Signalisation supplémentaire des bateaux qui effectuent des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci.....	28
Art. 3.29. Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous gênants	28
Art. 3.30. Signaux de détresse	28
Art. 3.31. Interdiction d'accès à bord	29
Art. 3.32. Interdiction de feu, de flamme nue et de fumer	29
Art. 3.33. Interdiction du stationnement latéral	30
Art. 3.34. Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte	30
Art. 3.35. Signalisation supplémentaire des dragueurs de mines	31
Art. 3.36. Signalisation supplémentaire des bateaux du service de pilotage.....	31
Art. 3.37. Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher.....	31
Art. 3.38. Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée.....	32
CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTELEPHONIE ET RADAR.....	32
SECTION I: SIGNALISATION SONORE.....	32
Art. 4.01. Dispositions générales	32
Art. 4.02. Usage des signaux sonores.....	32
Art. 4.03. Signaux sonores interdits.....	33
Art. 4.04. Signal "N'approchez pas".....	33
Art. 4.05. Attitude à suivre par les bateaux qui entendent le signal "N'approchez pas"	33
SECTION II: RADIOTELEPHONIE.....	33
Art. 4.06. Radiotéléphonie	33
SECTION III: RADAR	35
Art. 4.07. Utilisation du radar	35
CHAPITRE 5. SIGNALISATION - BALISAGE DU CHENAL.....	35
Art. 5.01. Signalisation	35
Art. 5.02. Balisage du chenal.....	36
CHAPITRE 6. REGLES DE ROUTE	36
SECTION I: GENERALITES.....	36
Art. 6.01. Définitions	36
Art. 6.01bis. Bateaux à ailes portantes, aérogliisseurs et bateaux multicoques	36
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux	36
Art. 6.02bis. Radiotéléphonie.....	37
SECTION II: RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT	37
Art. 6.03. Principes généraux.	37
Art. 6.03bis. Routes qui se croisent.....	37
Art. 6.04. Rencontre - Règle principale.....	38
Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux - Dérogation à la règle principale.....	38
Art. 6.06. (non repris).....	39
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit	39
Art. 6.08. Rencontre interdite par les signaux le long de la voie navigable	39
Art. 6.09. Dépassement: dispositions générales	40
Art. 6.10. Dépassement.....	40
Art. 6.11. Dépassement interdit par les signaux le long de la voie navigable.....	41
SECTION III: AUTRES REGLES DE ROUTE	41
Art. 6.12. Navigation sur les sections où la route à suivre est prescrite	41
Art. 6.13. Virement.....	41
Art. 6.14. Conduite au départ.....	41
Art. 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué	42

Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal.....	42
Art. 6.17. Navigation à la même hauteur	43
Art. 6.18. Interdiction de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes	43
Art. 6.19. Navigation à la dérive.....	43
Art. 6.20. Remous gênants	43
Art. 6.21a. Manœuvrabilité des bateaux et des convois.....	44
Art. 6.21b. Règles spécifiques pour les convois poussés et les formations à couple	44
Art. 6.21c. Communication à bord	44
Art. 6.21d. Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé	44
Art. 6.22. Interruption et restriction de la navigation	44
SECTION IV: BACS.....	45
Art. 6.23. Règles de route pour les bacs	45
SECTION V: PASSAGE DES PONTS, DES BARRAGES ET DES ECLUSES	45
Art. 6.24. Passage des ponts et des barrages - Dispositions générales	45
Art. 6.25. Passage des ponts fixes	45
Art. 6.26. Passage des ponts mobiles	45
Art. 6.27. Passage des barrages	46
Art. 6.28. Passage des écluses	46
Art. 6.28bis. Entrée et sortie des écluses	47
Art. 6.29. Priorité de passage aux écluses	48
SECTION VI: MAUVAISE VISIBILITE - NAVIGATION AU RADAR.....	48
Art. 6.29bis. Généralités	48
Art. 6.30. Dispositions générales pour la navigation par mauvaise visibilité	48
Art. 6.31. Signaux sonores d'un bateau à l'arrêt ou échoué	49
Art. 6.32. Dispositions pour les bateaux naviguant au radar	49
Art. 6.33. Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar	50
SECTION VII: REGLES SPECIALES	50
Art. 6.34. Priorités spéciales	50
Art. 6.35. Navigation de plaisance	51
Art. 6.36. Bateaux en train de pêcher	51
Art. 6.37. Plongée et natation	51
CHAPITRE 7. REGLES DE STATIONNEMENT.....	51
Art. 7.01. Principes généraux pour le stationnement.....	51
Art. 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage).....	51
Art. 7.03. Ancrage	52
Art. 7.04. Amarrage	52
Art. 7.05. Aires de stationnement	52
Art. 7.06. Aires de stationnement réservées à certaines catégories de bateaux	53
Art. 7.07. Stationnement au voisinage de bateaux, de convois poussés ou de formations à couple transportant certaines matières dangereuses	53
Art. 7.08. Garde et surveillance	53
Art. 7.09. Autorisation de stationnement latéral.....	53
Art. 7.10. Collaboration à fournir en cas de départ ou de déplacement et en vue de laisser de l'espace pour manœuvrer.....	53
Art. 7.11. Déplacement pour le chargement ou le déchargement d'un autre bateau	53
CHAPITRE 8. AUTRES DISPOSITIONS	54
Art. 8.01. Halage des bateaux et des matériels flottants	54
Art. 8.02. Incendie.....	54
CHAPITRE 9. BATEAUX DE PLAISANCE.....	54
Art. 9.01. Dispositions générales	54
Art. 9.02. Prescriptions techniques	54
Art. 9.03. Plaque d'immatriculation	55
Art. 9.04. Conduite d'un bateau de plaisance	56
Art. 9.05. Règles de route supplémentaires	56
Art. 9.06. Usage du moteur lors du stationnement	57
Art. 9.07. Navigation à grande vitesse	57
Art. 9.08. Bateaux de plaisance étrangers.....	57
Art. 9.09. Exceptions.....	57

CHAPITRE 10. BATEAUX A PASSAGERS.....	58
Art. 10.01. Equipement de sécurité	58
Art. 10.02. Embarquement et débarquement des voyageurs	58
Art. 10.03. Nombre de passagers.....	58
CHAPITRE 11. DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	58
Art. 11.01. Signalisation supplémentaire pour les bateaux à capacité de manœuvre restreinte.....	58
Art. 11.02. Signalisation supplémentaire pour les bateaux transportant certaines matières dangereuses	58
Art. 11.03. Pavillons du Code international des Signaux	59
Art. 11.04. Feu blanc	59
Art. 11.05. Règles de priorité particulières.....	59
Art. 11.06. Stationnement à proximité d'un bateau transportant certaines matières dangereuses	59
APPENDICE 1. LETTRE OU COMBINAISON DE LETTRES INDIQUANT LE PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'ENREGISTREMENT DU BATEAU.....	59
APPENDICE 2. (NON REPRIS)	60
APPENDICE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX.....	60
I. GENERALITES	60
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE	62
III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT	73
IV. SIGNAUX PARTICULIERS	77
V. SIGNALISATION SUPPLEMENTAIRE POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	81
APPENDICE 4. LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX	82
I. GENERALITES	82
1. Fanaux.....	82
2. Feux.....	82
3. Sources lumineuses	82
4. Exigences techniques.....	82
II. COULEUR DES FEUX	83
APPENDICE 5. INTENSITE ET PORTEE DES FEUX.....	84
I. GENERALITES	84
1. Feux	84
2. Relation entre I_0 , I_B et t	84
II. INTENSITE ET PORTEE.....	85
1. Intensité lumineuse et portée des feux	85
2. Valeurs limites	85
III. DISPERSION DES FEUX.....	85
1. Dispersion horizontale des intensités	85
2. Dispersion verticale des intensités	86
APPENDICE 6. SIGNAUX SONORES.....	86
SIGNAUX UTILISÉS	86
A. SIGNAUX GENERAUX.....	86
B. SIGNAUX DE RENCONTRE.....	87
C. SIGNAUX DE DEPASSEMENT	87
D. SIGNAUX DE VIREMENT.....	88
E1. SIGNAUX D'ENTREE ET DE SORTIE DES PORTS ET DES VOIES AFFLUENTES	88
E2. SIGNAUX DE TRAVERSEE APRES L'ENTREE DANS LE CHENAL PRINCIPAL	88
F. SIGNAUX PAR MAUVAISE VISIBILITE	88
APPENDICE 7. SIGNAUX.....	89
A. SIGNAUX D'INTERDICTION	89
B. SIGNAUX D'OBLIGATION	94
C. SIGNAUX DE RESTRICTION.....	97
D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION	98

E. SIGNAUX D'INDICATION	99
F. SIGNAUX AUXILIAIRES	109
G. SIGNAUX AUX OUVRAGES D'ART	112
G.1 Ponts fixes et parties fixes d'un pont.....	113
a. Délimitation de la largeur du chenal (art. 6.24).....	113
b. Passe interdite ou recommandée (art. 6.25).....	113
G.2 Ponts mobiles (art. 6.26)	114
a. Ponts en service	114
b. Ponts hors service	115
G.3 Barrages (art. 6.27)	115
G.4 Ecluses (art. 6.28bis).....	116
1. En général.....	116
2. Ecluse avec pont mobile (si le pont n'a pas de signalisation distincte)	117
H. AUTRES INDICATIONS	117
H.1 Kilométrage	117
H.2 Signaux directionnels	117
1. Indication des destinations principales	117
2. Indication de destinations spécifiques	118
3. Signalisation de détournements	118
4. Dénomination d'une voie d'eau ou d'un objet (port, pont, écluse, etc.)	118
APPENDICE 8. BALISAGE DES CHENAUX, DES LACS ET DES VOIES NAVIGABLES DE GRANDE	
LARGEUR	118
I. GENERALITES	118
1. Définitions	118
2. Caractéristiques des feux (Abréviation internationale)	119
3. Exemples	119
II. BALISAGE LATERAL	120
1. Côté droit du chenal.....	120
2. Côté gauche du chenal.....	120
3. Bifurcation du chenal	120
4. Balisage particulier.....	121
III. BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL	121
A. CHENAL	121
1. Chenal proche de la rive droite.....	121
2. Chenal proche de la rive gauche	122
3. Utilisation des signaux (exemple).....	122
B. TRAVERSEES: Balisage des traversées	122
1. Rive droite.....	123
2. Rive gauche	123
IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES	125
A. BALISES FIXES.....	125
1. Côté droit	125
2. Côté gauche	125
3. Bifurcation.....	125
4. Dérivations, embouchures et entrées de ports	125
B. BALISES FLOTTANTES	126
1. Côté droit	126
2. Côté gauche	126
V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR	127
A. PILES DE PONT.....	127
B. LIGNES AÉRIENNES	127
VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR	128
A. POINTS DANGEREUX, OBSTACLES ET CONFIGURATIONS PARTICULIÈRES	128
1. Balisage par marques cardinales	128
2. Balisage par marque de danger isolé	130
B. EAUX SAINES.....	130
APPENDICE 9. (NON REPRIS)	130
APPENDICE 10. (NON REPRIS)	130
APPENDICE 11. (NON REPRIS)	130

APPENDICE 12. REGLES DE ROUTE.....	130
I. GENERALITES	131
Art. 6.01. Définitions	131
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux	132
II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT	132
Art. 6.03bis. Routes qui se croisent	132
Art. 6.04. Rencontre – Règle principale	134
Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux – Dérogation à la règle principale	135
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit	135
Art. 6.10. Dépassement	137
Art. 6.13. Virement.....	139
Art. 6.14. Conduite au départ.....	139
Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal.....	140
APPENDICE 13. TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES PAR BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT	140

Art. 1.01. Signification de quelques expressions

Dans le présent règlement, on entend par:

Répartition générale

- a) *bateau*: toute embarcation, y compris les objets sans déplacement et les hydravions, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport sur l'eau;
- b) *installation flottante*: construction flottante qui par son affectation, n'est normalement pas déplacée;
- c) *matériel flottant*: toute construction rendue apte à être déplacée sur l'eau, autre qu'un bateau ou une installation flottante;

Nature des bateaux

- a1) *menue embarcation*: tout bateau dont la longueur de coque est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit:
- d'un bateau construit ou aménagé pour remorquer, assister, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations;
 - d'un bac;
 - d'un bateau à passagers;
 - d'un bateau en train de pêcher;
 - d'une barge de poussage;
- a2) *grand bateau*: tout bateau autre qu'une menue embarcation ;
- a3) *bateau motorisé*: tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à l'exception des bateaux dont le moteur n'est utilisé que pour effectuer de courts déplacements ou pour améliorer leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés;
- a4) *bateau à voiles*: tout bateau utilisant exclusivement ses voiles pour naviguer; le bateau qui navigue à la voile et utilise en même temps son moteur doit être considéré comme un bateau motorisé;

Types particuliers de bateaux

- d1) *engin flottant*: bateau portant des installations mécaniques, destiné à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);
- d2) *barge de poussage*: bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;
- d3) *barge de navire*: barge de poussage construite pour être transportée à bord d'un bateau de mer et pour naviguer sur les eaux intérieures;
- d4) *pousseur*: un bateau motorisé qui fait partie d'un convoi poussé et qui a été construit ou aménagé pour s'occuper de la propulsion et de la conduite d'autres sortes de bateaux;
- d5) *moto nautique*: toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion pour transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou pour y exécuter des figures, telle que le 'waterbob', le 'waterscooter', le 'jetbike', le 'jetski' et autre embarcation analogue;

Convois

- e1) *convoi*: un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple.

Toute combinaison à laquelle un bateau motorisé assiste est également considérée comme convoi

e2) *convoi remorqué*: convoi constitué d'un ou de plusieurs bateaux motorisés et d'un ou de plusieurs bateaux ou matériels flottants ou d'une ou de plusieurs installations flottantes, reliés par des amarres aux bateaux motorisés, appelés "remorqueurs", qui assurent la propulsion et la gouverne des autres bateaux, des matériels flottants ou des installations flottantes;

e3) *convoi poussé*: convoi rigide constitué d'un ou plusieurs pousseurs et d'un ou de plusieurs autres bateaux dont un au moins est placé devant un des pousseurs;

e4) *formation à couple*: convoi constitué de bateaux accouplés dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé assurant la propulsion et la gouverne du convoi;

Exploitation

f1) *en stationnement*: un bateau ou matériel flottant est en stationnement lorsqu'il est à l'ancre ou amarré à un point fixe;

f2) *faire route*: un bateau ou matériel flottant "fait route" lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à un point fixe, ni échoué;

f3) *bateau en train de pêcher*: tout bateau en train de pêcher avec des filets, des lignes, des chaluts ou autres engins de pêche qui réduisent sa manœuvrabilité; ce terme n'est pas employé pour désigner un bateau qui pêche sans être gêné dans ses manœuvres;

f4) *assister*: l'assistance par un ou plusieurs bateaux motorisés à un bateau motorisé naviguant seul, à un convoi poussé ou à une formation à couple lors du déplacement et de la conduite ou de l'une de ces deux actions ;

f5) *bateau à passagers*: bateau aménagé ou utilisé pour le transport de plus de 12 passagers;

f6) *bateau de plaisance*: bateau utilisé à des fins récréatives, à l'exclusion des bateaux à passagers;

f7) *bac*: bateau assurant un service de traversée de la voie navigable;

f8) *navigation à grande vitesse*: naviguer à une vitesse supérieure à 20 km/h.

Signalisation

g1) les termes "*feu blanc*", "*feu rouge*", "*feu vert*", "*feu jaune*" et "*feu bleu*" désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de [l'appendice 4](#) du présent règlement;

g2) les termes "*feu puissant*", "*feu clair*" et "*feu ordinaire*" désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de [l'appendice 5](#) du présent règlement;

g3) *feu scintillant*: feu dont le rythme est de 50 à 60 éclats par minute;

g4) *son bref*: signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde;

son prolongé: signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes;

L'intervalle entre deux sons consécutifs doit être d'environ 1 seconde;

g5) *série de sons très brefs*: une série d'au moins 6 sons, chacun d'une durée d'environ 1/4 de seconde; l'intervalle entre deux sons consécutifs doit être d'environ 1/4 de seconde;

g6) *nuit*: période comprise entre le coucher et le lever du soleil;

g7) *jour*: période comprise entre le lever et le coucher du soleil;

Autres

h1) *état de fatigue*: état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par un comportement ou une vitesse de réaction anormal;

h2) *état d'ivresse*: état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits similaires et où la personne montre des signes clairs desquels il faut conclure qu'elle n'est pas en état de mener ou de conduire le bateau d'une manière convenable.

h3) *intoxication à l'alcool*: état résultant de l'emploi d'alcool, lorsqu' une analyse d'haleine donne une concentration d'alcool d'au moins 0,22 milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré ou lorsqu'une analyse sanguine révèle une concentration d'alcool d'au moins 0,5 grammes par litre de sang.

h4) *autres formes d'intoxication*: état résultant de l'emploi de drogues, médicaments ou produits similaires, lorsqu'une analyse sanguine révèle la présence d'au moins une des substances suivantes avec un taux égal ou supérieur à celui indiqué ci-dessous :

Substance	Taux (ng/ml)
THC	2
Amphétamine	50
MDMA	50
MDEA	50
MBDB	50
Morphine (libre)	20
Cocaïne or Benzoylcgonine	50

h3) *chenal*: la partie de la voie navigable effectivement utilisable pour la navigation;

h4) *ADN*: l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.¹

Art. 1.02. Conducteur

1. Tout bateau, convoi ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que les pousseurs, doit être placé sous l'autorité d'une personne disposant des qualifications requises. Cette personne est appelée "conducteur" aux fins du présent règlement.²

2. En ce qui concerne un convoi le conducteur est désigné de la façon suivante:

a) dans le cas d'un convoi ne comprenant qu'un seul bateau motorisé, le conducteur du bateau motorisé est également le conducteur du convoi;

b) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête deux ou plusieurs bateaux motorisés naviguant en file, le conducteur du premier bateau motorisé est aussi le conducteur du convoi. Si le premier bateau motorisé n'intervient que comme renfort temporaire, le conducteur du convoi est le conducteur du deuxième bateau motorisé;

¹ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

² Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut dispenser certaines catégories de bateaux de l'obligation imposée par l'alinéa 1^{er}. de l'article 1.02. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et fixer des conditions d'aptitude particulières pour la conduite d'un bateau, d'un convoi ou d'un matériel flottant, visés par le même alinéa.

c) dans le cas d'un convoi remorqué comprenant en tête deux ou plusieurs bateaux motorisés ne naviguant pas en file, le conducteur du convoi est le conducteur du bateau motorisé assurant la traction principale;

d) dans les autres cas, le conducteur du convoi est désigné au préalable.

3. Tout bateau qui fait route doit avoir son conducteur à bord; le conducteur d'un engin flottant doit également se trouver à bord lorsque l'engin est au travail.

4. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement à bord de son bateau, de son convoi ou de son matériel flottant. Dans un convoi remorqué, les conducteurs des bateaux remorqués doivent se conformer aux ordres du conducteur du convoi. Cette obligation ne les dispense pas de prendre les mesures nécessaires requises pour la bonne conduite de leurs bateaux, même en l'absence d'ordres du conducteur du convoi.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux conducteurs des bateaux d'une formation à couple qui ne sont pas le conducteur du convoi.

5. Toute installation flottante doit être placée sous l'autorité d'une personne qui est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les installations flottantes.

6. Les facultés d'appréciation et d'action du conducteur ne peuvent être amoindries par un état de fatigue, un état d'ivresse, une intoxication à l'alcool ou une autre forme d'intoxication.

Art. 1.03. Devoirs de l'équipage et des personnes se trouvant à bord

1. Les membres de l'équipage doivent obtempérer aux ordres donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent toujours contribuer à l'observation des dispositions du présent règlement et des autres dispositions en vigueur.

2. Toute autre personne se trouvant à bord doit obtempérer aux ordres du conducteur dans l'intérêt de la sécurité de la navigation ou du bon ordre à bord.

3. Les facultés d'appréciation et d'action des membres de l'équipage en service et des autres personnes se trouvant à bord qui participent temporairement à la navigation du bateau ne peuvent être amoindries par un état de fatigue, un état d'ivresse, une intoxication à l'alcool ou une autre forme d'intoxication.

Art. 1.04. Devoir général de vigilance

1. Le conducteur doit, même en l'absence de prescriptions formelles dans le présent règlement, prendre toutes les mesures de précaution que commandent, suivant les circonstances dans lesquelles se trouve le bateau, le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment:

- de mettre en danger la vie de personnes;
- de causer des dommages aux bateaux, aux matériaux flottants ou aux installations flottantes;
- de créer des entraves à la navigation.

2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes responsables d'une installation flottante.

Art. 1.05. Dérogation au règlement

En cas de danger imminent, les conducteurs doivent prendre toutes les dispositions nécessaires dictées par les circonstances, même s'ils sont amenés de ce fait à s'écarter des prescriptions du présent règlement.

Art. 1.06. Utilisation de la voie navigable

La longueur, la largeur, le tirant d'eau, le tirant d'air, la vitesse et la manœuvrabilité d'un bateau, d'un convoi ou d'un matériel flottant doivent être telles qu'elles ne mettent pas la navigation en danger.

Art. 1.07. Chargement

1. Aucun bateau ne peut participer à la navigation si son chargement le fait s'enfoncer au-delà du plan de l'enfoncement maximum autorisé indiqué par la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2. Aucun bateau ne peut participer à la navigation si son mode de chargement compromet la stabilité du bateau ou la résistance de la coque.

Le chargement ne peut restreindre à moins de 350 m la vue directe ou indirecte vers l'avant du bateau ou du convoi qui fait route.

Art. 1.08. Equipage des bateaux et des matériels flottants

Tout bateau ou matériel flottant, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité de la navigation et des personnes se trouvant à bord. Les bateaux non motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont toutefois pas tenus d'avoir un équipage si l'équipage de la formation à couple ou de l'ensemble rigide est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité de la navigation et des personnes se trouvant à bord.

Art. 1.09. Tenue de la barre

1. Sauf dispositions contraires ou des dérogations en ce qui concerne l'âge, la barre du bateau doit être tenue par une personne qualifiée âgée de 16 ans au moins.

2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, la personne qui tient la barre doit être en mesure de percevoir toutes les informations ou indications destinées à la timonerie et d'en donner de cet endroit. Elle doit, en particulier, être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions. Si la vue est obstruée, la personne qui tient la barre doit avoir la possibilité d'utiliser un moyen optique couvrant un champ visuel suffisamment large et lui donnant une image claire et sans déformation de la situation.

3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, il y a lieu de prévoir une vigie ou un poste d'écoute pour informer le conducteur.

4. Les facultés d'appréciation et d'action de la personne qui tient la barre ne peuvent être amoindries par un état de fatigue, un état d'ivresse, une intoxication à l'alcool ou une autre forme d'intoxication.

Art. 1.10. Documents de bord

1. A bord des bateaux et des convois doivent se trouver, pour autant que requis par des réglementations en vigueur, entre autres les documents suivants³:

- a) le certificat de jaugeage du bateau ou l'autorisation d'effectuer un trajet déterminé sans certificat de jaugeage;
- b) les documents attestants que le bateau et son équipement satisfont aux prescriptions techniques;
- c) les documents prescrits pour le transport des matières dangereuses visées à l'ADN⁴, aussi bien en ce qui concerne le bateau, les marchandises que l'équipage;
- d) des documents qui renseignent sur la nature et la quantité du chargement à bord.

Sur les barges de poussage:

- les documents visés aux points a), b) et c) peuvent être remplacés par une copie;

³ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut désigner certaines catégories de bateaux et de convois pour lesquelles il peut être dérogé aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}. de l'article 1.10. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

⁴ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

- les documents visés au point b) peuvent être remplacés par une plaque mentionnant au minimum le numéro officiel du bateau et le numéro du certificat communautaire ou du certificat de visite. Ces indications doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 0,006 m de hauteur dans une plaque métallique d'une hauteur d'au moins 0,06 m et d'une largeur d'au moins 0,12 m. Cette plaque doit être fixée à demeure à un endroit bien visible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

2. Les documents qui doivent obligatoirement se trouver à bord du bateau doivent être présentés à toute réquisition de l'agent chargé du contrôle. Au besoin, le conducteur se rendra à quai pour y satisfaire.

Art. 1.11. Règlement de navigation

1. Un exemplaire du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures doit se trouver à bord de tout bateau. Un exemplaire à tout moment consultable par un moyen électronique est également autorisé.

2. Cet article n'est pas d'application aux grands bateaux sans logis d'équipage et aux menues embarcations ouvertes.

Art. 1.12. Encombrement du bateau, perte d'objets

1. Il est interdit de laisser déborder sur les côtés des bateaux, matériels flottants ou installations flottantes, des objets compromettant la sécurité de la navigation ou des bateaux, matériels flottants ou installations flottantes.

2. Un bateau qui n'utilise pas son ancre doit entièrement la relever; s'il dispose aussi à l'avant d'une ancre à pattes articulées, l'ancre à jas doit être halée à bord.

Art. 1.13. (non repris)

Art. 1.14. (non repris)

Art. 1.15. (non repris)

Art. 1.16. (non repris)

Art. 1.17. Bateaux échoués ou coulés

Le conducteur doit, sans préjudice de l'obligation de montrer les feux et les marques de jour visés à [l'article 3.25](#), avertir au plus vite et par tous les moyens disponibles les bateaux qui approchent. Les bateaux qui sont équipés de radiotéléphonie doivent émettre cet avertissement par radiotéléphonie.

Art. 1.18. (non repris)

Art. 1.19. Ordres particuliers

Les conducteurs et les responsables des installations flottantes sont tenus d'obtempérer aux ordres particuliers qui leur sont donnés dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation.

Art. 1.20. Collaboration avec les fonctionnaires chargés du contrôle

Les conducteurs et responsables des installations flottantes doivent apporter l'assistance requise aux agents chargés du contrôle, notamment pour les aider à monter directement à bord afin qu'ils puissent s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement et des autres dispositions en vigueur.

Art. 1.21. Transports spéciaux

1. Sont considérés comme transports spéciaux, tous les déplacements sur la voie navigable:

a) de bateaux ou convois ne répondant pas aux prescriptions des [articles 1.06](#) et [1.08](#);

b) d'installations flottantes ou de matériels flottants, sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation.

2. Pour chaque transport spécial, il y a lieu de désigner un conducteur en tenant compte des prescriptions de [l'article 1.02](#).

Art. 1.22. Prescriptions de caractère temporaire

Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions temporaires édictées sous forme d'avis à la batellerie.

Ces prescriptions temporaires passent avant les règles de circulation générales et les signalisations reprises au présent règlement.

Art. 1.23. Manifestations

L'organisation de manifestations sportives, de fêtes nautiques ou d'autres manifestations et la participation à celles-ci, sont interdites, lorsqu'elles ont lieu en totalité ou en partie sur une voie navigable publique, sauf autorisation écrite préalable du gestionnaire de la voie d'eau en question.⁵

CHAPITRE 2. MARQUES D'IDENTIFICATION

Art. 2.01. Marques d'identification des grands bateaux

1. Tout grand bateau doit porter sur sa coque ou sur des panneaux ou plaques y fixés à demeure, les marques d'identification suivantes:

a) le nom, qui peut aussi être une devise, sur les deux côtés du bateau et, sauf s'il s'agit d'une barge de poussage, aussi en un endroit d'où cette indication est visible de l'arrière;

b) le port d'attache du bateau et la lettre ou la combinaison de lettres qui, conformément à [l'appendice 1](#) du présent règlement, indique le pays du port d'attache, soit sur les deux côtés du bateau soit sur sa poupe.

2. En outre:

a) tout grand bateau destiné au transport de marchandises doit mentionner son port en lourd maximal. Cette indication doit apparaître des deux côtés du bateau, sur la coque ou sur des panneaux fixés à demeure;

b) tout bateau à passagers doit mentionner le nombre maximal de passagers autorisé. Cette indication doit être affichée à bord, en un endroit bien apparent.

3. Les marques d'identification mentionnées aux alinéas 1^{er} et 2 sont écrites en caractères latins et en chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. Le nom peut toutefois contenir des chiffres romains. La hauteur des lettres et des chiffres doit être d'au moins 0,20 m pour le nom et d'au moins 0,15 m pour les autres indications.⁶ La largeur et l'épaisseur des traits des lettres et des chiffres doivent être proportionnelles à la hauteur. Les indications doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

4. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux qui viennent directement de la mer ou qui s'y rendent. Sans préjudice de la présente disposition, tout bateau doit porter les marques nécessaires pour permettre son identification.

⁵ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut fixer les conditions auxquelles doivent répondre certains manifestations, autorisées conformément à l'article 1.23. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, afin d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation.

⁶ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 13: L'article 2.01, alinéa 3, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008 en ce qui concerne la hauteur, la largeur et l'épaisseur des lettres, des chiffres et des autres indications.

5. Les matériels flottants et les installations flottantes doivent être munis d'un panneau indiquant le nom et le domicile du propriétaire. Ces marques d'identification doivent être conformes aux dispositions de l'alinéa 3.

Art. 2.02. Marques d'identification des menues embarcations

1. Toute menue embarcation doit porter son nom qui peut aussi être une devise, sur les deux côtés sur sa coque ou sur des panneaux ou plaques y fixés à demeure.

2. Les marques d'identification visées à l'alinéa 1^{er} doivent satisfaire aux dispositions de l'alinéa 3 de [l'article 2.01](#). La hauteur ne doit être toutefois que de 0,10 m.⁷

3. Une barquette de batelier ne doit porter à l'intérieur ou à l'extérieur qu'une marque permettant d'en identifier le propriétaire.

4. L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas aux bateaux de plaisance dont la coque a moins de 5 m de long ni aux bateaux mus par la force musculaire dont la coque a moins de 20 m de long.

Art. 2.03. Jaugeage

Tout bateau doit être jaugé, à l'exception:

- des barquettes de bateliers;
- des bateaux de plaisance dont la coque a moins de 15 m de long.

Art. 2.04. (non repris)

Art. 2.05. (non repris)

Art. 2.06. Bateaux étrangers

Les bateaux étrangers portent les marques d'identification imposées par le pays d'origine du bateau. Sans préjudice de la présente disposition, tout bateau doit porter:

- soit les marques nécessaires pour permettre son identification;
- soit les marques prescrites par les [articles 2.01 et 2.02](#).

Art. 2.07. Bateaux de plaisance

Sans préjudice des dispositions du présent chapitre, les bateaux de plaisance doivent satisfaire aux prescriptions de [l'article 9.03](#) en ce qui concerne la plaque d'immatriculation et à celles de [l'article 9.01](#), alinéa 5, en ce qui concerne l'apposition du numéro de la plaque d'immatriculation.

CHAPITRE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

SECTION I: GENERALITES

Art. 3.01. Application et définitions

1. Les [articles 3.08 à 3.18](#) s'appliquent aux bateaux qui font route. [L'article 3.19](#) s'applique aux matériels flottants qui font route ainsi qu'aux installations flottantes qui font route.

2. Les [articles 3.20 à 3.22](#) et [3.24 à 3.26](#) s'appliquent aux bateaux en stationnement. Les [articles 3.23](#) et [3.26](#) s'appliquent aux matériels flottants en stationnement et aux installations flottantes en stationnement.

⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 13: L'article 2.02, alinéa 2, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008 en ce qui concerne la hauteur, la largeur et l'épaisseur des lettres, des chiffres et des autres indications

3. Les [articles 3.21](#), [3.23](#) et [3.26](#) s'appliquent également à un bateau, à un matériel flottant ou à une installation flottante, lorsqu'il est échoué.
4. En cas de visibilité réduite, les feux prescrits doivent aussi être portés de jour.
5. Pour l'application du présent chapitre, un convoi poussé dont la longueur maximale et la largeur maximale n'excèdent respectivement pas 110 m et 12 m, est considéré comme un bateau motorisé isolé.
6. Un bateau en stationnement qui attend l'éclusage ou un bateau en stationnement qui attend l'autorisation de passer un pont mobile, peut continuer à porter les feux et les marques de jour prescrits pour les bateaux qui font route.
7. La signalisation prescrite au présent chapitre est schématiquement représentée à [l'appendice 3](#) du présent règlement.
8. Dans le présent chapitre, on entend par:
- a) *feu de mât*: un feu puissant blanc, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord ([croquis 1, appendice 3](#));
 - b) *feux de côté*: un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord; chacun de ces feux projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 112°30' et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant du bateau jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de son côté ([croquis 1, appendice 3](#));
 - c) *feu de poupe*: un feu clair ou ordinaire blanc, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière ([croquis 1, appendice 3](#));
 - d) *feu visible de tous les côtés*: un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360°;
 - e) *hauteur*: la hauteur au-dessus du plan des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, la hauteur au-dessus du pont supérieur ou, à défaut, au-dessus du plat-bord.
9. Lors du passage d'un ouvrage d'art, les signaux visés au présent chapitre peuvent être portés à une hauteur inférieure suffisante pour que le passage puisse s'effectuer.

Art. 3.02. Feux

1. Sauf prescriptions contraires, les feux prescrits par le présent règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.
2. Les feux des bateaux non motorisés en stationnement ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}. Par bonne visibilité et sur fond sombre, les feux doivent toutefois être visibles au minimum à 1000 m.

Art. 3.03. Panneaux, pavillons et flammes

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons prescrits par le présent règlement, doivent être rectangulaires.
2. Ils ne peuvent être souillés et leurs couleurs ne peuvent être ternies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer une bonne visibilité; cette condition est considérée comme remplie si:
- les panneaux et les pavillons ont au moins 1 m de long et de haut, ou au moins 0,60 m sur les menues embarcations;
 - les flammes ont au moins 1 m de long et au moins 0,50 m de haut à la hampe.

Art. 3.04. Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits par le présent règlement peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Ils ne peuvent être souillés et leurs couleurs ne peuvent être ternies.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer une bonne visibilité; cette condition est en tout cas considérée comme remplie si:
 - a) les cylindres ont au moins 0,80 m de haut et un diamètre d'au moins 0,50 m;
 - b) les ballons ont un diamètre d'au moins 0,60 m;
 - c) les cônes ont au moins 0,60 m de haut et une base d'un diamètre d'au moins 0,60 m; le diamètre ne peut cependant jamais être supérieur à la hauteur;
 - d) les bicônes ont au moins 0,80 m de haut et un diamètre horizontal d'au moins 0,50 m; ce diamètre ne peut cependant jamais être supérieur à la hauteur.

Art. 3.05. Feux et signaux interdits

1. Aucun bateau ne peut porter des feux ni utiliser des signaux autres que ceux mentionnés dans le présent règlement, et ne peut porter ou utiliser ces derniers en d'autres circonstances que celles prévues par le présent règlement.
2. Les bateaux peuvent porter d'autres feux ou utiliser d'autres signaux pour échanger des messages avec d'autres bateaux ou avec la rive, à condition qu'il ne puisse en résulter une confusion avec les feux et signaux prescrits par le présent règlement.

Art. 3.06. Feux de secours

Lorsque les feux que doit porter un bateau en vertu du présent règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés sans délai par des feux de secours. Dans ce cas, un feu réglementaire puissant peut être remplacé par un feu de secours clair et un feu réglementaire clair peut être remplacé par un feu de secours ordinaire. Le remplacement des feux de secours par des feux de la puissance prescrite doit se faire dans le plus bref délai.

Art. 3.07. Usage interdit de lumières, de projecteurs, de panneaux, de pavillons, etc.

1. Il est interdit d'utiliser des feux, des projecteurs, des panneaux, des pavillons ou d'autres objets qui risquent d'être confondus avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement ou qui risquent de perturber la visibilité ou de compliquer l'identification de ces derniers.
2. Il est interdit d'utiliser des feux ou des projecteurs qui risquent par éblouissement de mettre en danger ou de gêner la navigation ou la circulation à terre.

SECTION II: SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE

Art. 3.08. Signalisation des grands bateaux motorisés

1. Un grand bateau motorisé isolé doit porter de nuit ([croquis 2](#), [appendice 3](#)):
 - a) un feu de mât placé à l'avant dans l'axe longitudinal du bateau, à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut n'être que de 4 m si la longueur du bateau ne dépasse pas 40 m;
 - b) des feux de côté placés à même hauteur et sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau, au moins 1 m plus bas que le feu de mât. Ils doivent être masqués vers l'intérieur du bateau de sorte que le feu vert ne puisse être vu de bâbord, ni le feu rouge de tribord;

c) un feu de poupe placé à l'arrière dans l'axe longitudinal du bateau, à une hauteur suffisante pour être bien visible des bateaux qui le rattrapent.

2. Un bateau motorisé isolé peut porter de nuit, derrière le feu de mât placé à l'avant dans l'axe longitudinal du bateau, un deuxième feu de mât placé au moins 3 m plus haut, de telle manière que la distance horizontale entre ces deux feux soit au moins trois fois supérieure à la distance verticale ([croquis 3, appendice 3](#)).

Le port de ce deuxième feu de mât est obligatoire pour un bateau motorisé de plus de 110 m de long.

3. Un bateau motorisé temporairement assisté par un autre bateau motorisé, doit porter ([croquis 4, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits ci-dessus aux alinéas 1^{er} et 2;

- de jour:

un ballon jaune placé à l'avant à une hauteur d'au moins 5 m. Le ballon jaune n'est pas obligatoire si le bateau vient directement de la mer ou se rend directement en mer.

4. Exceptions:

a) pour un bac faisant route, en dérogation à cet article, [l'article 3.16](#) est d'application;

b) un bateau du service de pilotage doit porter, au lieu du feu de mât prévu à l'alinéa 1^{er}, le signal prévu à [l'article 3.36](#);

c) pour un bateau en train de pêcher, les prescriptions de [l'article 3.37](#) sont d'application en ce qui concerne le feu de mât.

Art. 3.09. Signalisation des convois remorqués et des bateaux motorisés qui assistent

1. Le bateau motorisé en tête d'un convoi remorqué ou le bateau motorisé assistant un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple, doit porter ([croquis 5, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) deux feux de mât placés verticalement à l'avant, dans l'axe longitudinal du bateau, à 1 m environ de distance l'un de l'autre; le feu supérieur étant placé à la hauteur prescrite par [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.a) et le feu inférieur, autant que possible, au moins 1 m plus haut que les feux de côté;

b) des feux de côté qui satisfont aux prescriptions de [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.b);

c) un feu jaune clair ou ordinaire à l'arrière dans l'axe longitudinal du bateau, projetant sa lumière sur le même arc d'horizon que le feu de poupe prescrit par [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.c) et placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être bien visible des unités remorquées ou assistées se trouvant derrière le bateau motorisé;

- de jour:

un cylindre jaune bordé en haut comme en bas de deux bandes, l'une noire et l'autre blanche, les bandes blanches étant situées aux extrémités du cylindre, placé verticalement à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts.

2. Si un convoi remorqué comporte plusieurs bateaux motorisés ne naviguant pas en file ou si plusieurs bateaux motorisés assistent ensemble un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple, chacun de ces bateaux doit porter, à la place des signaux visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus ([croquis 6, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux de mât placés verticalement à l'avant, dans l'axe longitudinal du bateau, chacun à environ 1 m de distance de l'autre, le feu supérieur et le feu inférieur étant placés à la même hauteur que celle prescrite pour les feux de mât au premier alinéa;

- de jour:

le cylindre prescrit au premier alinéa.

3. Un bateau qui fait partie d'un convoi remorqué, sans en être le bateau motorisé ou un des bateaux motorisés visés aux alinéas 1^{er} et 2 ci-dessus, doit porter ([croquis 7, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. Si le bateau n'a pas plus de 40 m de long, cette hauteur peut être ramenée à 4 m;

- de jour:

un ballon jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts.

Toutefois,

a) si la longueur du convoi remorqué dépasse 110 m, il doit porter de nuit deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière ([croquis 8, appendice 3](#));

b) si le convoi remorqué est formé de plus de deux bateaux accouplés bord à bord, seuls les bateaux extérieurs doivent porter ce ou ces feux ou ce ballon ([croquis 9, appendice 3](#)).

Autant que possible, les feux d'un convoi remorqué doivent se trouver à la même hauteur au-dessus de l'eau.

4. Le ou les bateaux formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter de nuit, outre le ou les feux prescrits à l'alinéa 3, un feu de poupe conforme aux spécifications de l'alinéa 1^{er}.c) de [l'article 3.08 \(croquis 10, appendice 3\)](#). Si toutefois la dernière longueur d'un convoi remorqué est formée de plus de deux bateaux accouplés bord à bord, seuls les bateaux extérieurs doivent porter ces feux ([croquis 11, appendice 3](#)). Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est formée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de celles-ci pour l'application du présent alinéa.

5. Si le bateau visé à l'alinéa 3 vient directement de la mer ou se rend directement en mer, il peut porter à la place des signaux prescrits par l'alinéa 3 ([croquis 12, appendice 3](#))

- de nuit:

les feux de côté conformes à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

- de jour:

un ballon jaune comme prescrit à l'alinéa 3. Le port de ce ballon n'est toutefois pas obligatoire.

6. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations ne remorquant que de menues embarcations ni au remorquage d'une menue embarcation.

Art. 3.10. Signalisation des convois poussés

1. Un convoi poussé doit porter de nuit ([croquis 13, appendice 3](#)):

a) i) trois feux de mât à l'avant du bateau de tête du convoi ou du bateau de tête se trouvant le plus à bâbord. Ces feux doivent être disposés en triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé.

Le feu supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 5 m. Les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m, doivent être placés à environ 1,10 m en dessous du feu supérieur;

ii) un feu de mât à l'avant de tout autre bateau visible de front sur toute sa largeur, placé pour autant que possible 3 m plus bas que le feu supérieur visé au point i);

Les mâts sur lesquels ces feux doivent être portés, doivent être placés dans l'axe longitudinal du bateau;

b) des feux de côté conformes aux spécifications de l'alinéa 1^{er}.b) de [l'article 3.08](#); ces feux doivent être placés sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, à 1 m au maximum des bords du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m;

c) i) trois feux de poupe sur le pousseur, placés sur une ligne horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal, chacun à une distance d'environ 1,25 m de l'autre et à une hauteur suffisante pour ne pas être masqué par un des autres bateaux du convoi poussé;

ii) un feu de poupe sur tout autre bateau visible de l'arrière sur toute sa largeur. Si, outre le pousseur, plus de deux bateaux sont visibles de l'arrière, le feu ne doit être porté que par les bateaux extérieurs du convoi ([croquis 14, appendice 3](#)).

Ces feux doivent satisfaire aux prescriptions de [l'article 3.08](#), l'alinéa 1^{er}.c).

2. Un convoi poussé assisté par un ou plusieurs bateaux motorisés doit porter ([croquis 15, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits à l'alinéa 1^{er}. Les feux visés à l'alinéa 1^{er}.c)i) doivent toutefois être jaunes;

- de jour:

un ballon jaune placé sur le pousseur à une hauteur d'au moins 5 m.

3. Un convoi poussé par deux pousseurs placés côte à côte doit porter les feux de poupe visés à l'alinéa 1^{er}.c)i) sur le pousseur de tribord; l'autre pousseur doit porter le feu de poupe visé à l'alinéa 1^{er}.c)ii) ([croquis 16, appendice 3](#)).

Art. 3.11. Signalisation des formations à couple

1. Une formation à couple doit porter:

a) sur chaque bateau un feu de mât, conforme aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.a) de [l'article 3.08](#) ([croquis 17, appendice 3](#)). Un bateau autre qu'un bateau motorisé peut toutefois porter à la place de ce feu, un feu clair blanc visible de tous les côtés, conforme aux dispositions de l'alinéa 3 de [l'article 3.09](#), placé à un endroit approprié mais pas plus haut que le feu de mât du bateau motorisé ou les feux de mât des bateaux motorisés ([croquis 18, appendice 3](#));

b) des feux de côté placés à l'extérieur du convoi, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.b) de [l'article 3.08](#), disposés autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu de mât inférieur visé au point a);

c) un feu de poupe sur chaque bateau conforme aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.c) de [l'article 3.08](#).

2. Une formation à couple assistée par un ou plusieurs bateaux motorisés doit porter ([croquis 19, appendice 3](#)):

- de nuit:

les feux prescrits à l'alinéa 1^{er};

- de jour:

un ballon jaune sur chaque bateau de la formation, à l'avant à une hauteur d'au moins 5 m.

3. Si dans une formation à couple, le bateau motorisé mène à couple un autre bateau qui vient directement de la mer ou se rend directement en mer, le bateau motorisé peut porter, au lieu des feux prescrits à l'alinéa 1^{er} du présent article, les feux visés à [l'article 3.09](#), alinéa 1^{er} et l'autre bateau peut porter les feux de côté et un feu de poupe placés conformément aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c).

4. Le présent article ne s'applique pas aux menues embarcations ne menant à couple que de menues embarcations ni aux menues embarcations menées à couple par un autre bateau.

Art. 3.12. Signalisation des grands bateaux à voiles

1. Un grand bateau à voiles doit porter de nuit ([croquis 20, appendice 3](#)):

a) des feux de côté conformes aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b); il peut s'agir de feux ordinaires;

b) un feu de poupe conforme aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.c).

c) deux feux clairs ou ordinaires superposés, visibles de tous les côtés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert; ces feux doivent être placés verticalement à un endroit approprié, d'où ils sont le mieux visibles, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à 1m au moins l'un de l'autre. En ce qui concerne le feu de mât d'un grand bateau à voiles en train de pêcher, les dispositions de [l'article 3.37](#) sont d'application.

2. Un grand bateau à voiles qui fait route en utilisant en même temps ses moyens de propulsion mécaniques doit porter de jour ([croquis 21, appendice 3](#)) un cône noir, la pointe dirigée vers le bas, placé le plus haut possible à l'endroit d'où il est le mieux visible.

Art. 3.13. Signalisation des menues embarcations

1. Une menue embarcation motorisée isolée doit porter de nuit ([croquis 22, appendice 3](#)):

a) un feu de mât placé dans l'axe longitudinal du bateau, au moins 1 m plus haut que les feux de côté. Ce feu doit toutefois être clair au lieu de puissant;

b) des feux de côté qui peuvent être ordinaires au lieu de clairs et doivent être placés:

i) soit comme prescrit à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

ii) soit directement l'un à côté de l'autre ou incorporés dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bateau, à la proue ou à proximité de celle-ci ([croquis 23, appendice 3](#));

c) un feu de poupe placé à l'arrière, à une hauteur suffisante pour être bien visible d'un rattrapant. Ce feu ne doit pas être porté si le feu de mât visé au point a) est remplacé par un feu clair blanc visible de tous les côtés ([croquis 24, appendice 3](#)).

2. Une menue embarcation motorisée non pontée isolée, dont la longueur est inférieure à 7 m et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 13 km/h, peut porter à la place des feux prescrits à l'alinéa 1^{er}, un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés ([croquis 25, appendice 3](#)).

3. Une menue embarcation motorisée qui ne remorque ou ne mène à couple que de menues embarcations, doit porter de nuit les feux prescrits à l'alinéa 1^{er}.

4. Une menue embarcation remorquée ou menée à couple doit porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés ([croquis 26, appendice 3](#)). La présente disposition ne s'applique pas aux barquettes de bateliers d'un bateau.

5. Une menue embarcation à voiles doit porter de nuit:

- soit des feux de côté et un feu de poupe, les feux de côté placés côte à côte ou incorporés dans une même lanterne dans l'axe longitudinal du bateau ou à proximité de la proue et le feu de poupe placé à l'arrière ([croquis 27, appendice 3](#)). Ces feux peuvent être des feux ordinaires;

- soit des feux de côté et un feu de poupe, incorporés dans une même lanterne, au sommet ou à proximité du sommet du mât, à l'endroit le plus visible ([croquis 28, appendice 3](#)). Ce feu peut être un feu ordinaire;

- soit, si la longueur du bateau est inférieure à 7 m, un feu blanc visible de tous les côtés, à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts. A l'approche d'un autre bateau, la menue embarcation doit, en cas de risque d'abordage, montrer un deuxième feu ordinaire blanc pour attirer l'attention ([croquis 29, appendice 3](#)).

5bis. Un bateau à voiles qui utilise en même temps ses moyens de propulsion mécaniques doit porter de jour le signal prévu à [l'article 3.12](#), alinéa 2.

6. Une menue embarcation isolée mue par la force musculaire doit porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés. Si elle n'a pas de mât, il suffit qu'elle dispose d'une lanterne allumée, prête à être montrée à temps pour éviter tout risque d'abordage ([croquis 30, appendice 3](#)).

Art. 3.14. Signalisation supplémentaire des bateaux transportant certaines matières dangereuses

1. Un bateau transportant certaines matières inflammables telles que visées dans l'ADN⁸, ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN⁹ n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 31, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu bleu;

- de jour:

un cône bleu avec la pointe dirigée vers le bas.

2. Un bateau transportant certaines matières nocives pour la santé telles que visées dans l'ADN¹⁰, ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN¹¹ n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 32, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux bleus;

- de jour:

deux cônes bleus avec la pointe dirigée vers le bas.

3. Un bateau transportant certaines matières explosives telles que visées dans l'ADN¹², ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter, conformément à l'ADN¹³ n° 7.1.5.0 ou n° 7.2.5.0, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 33, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux bleus;

- de jour:

trois cônes bleus avec la pointe dirigée vers le bas.

⁸ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

⁹ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

¹⁰ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

¹¹ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

¹² Arrêté Royal du 4 juillet 2011

¹³ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

4. Si un convoi poussé ou une formation à couple comporte un ou plusieurs bateaux visés dans un des alinéas précédents, la signalisation prescrite à l'alinéa correspondant ne sera pas portée par ce ou ces bateaux, mais par le pousseur ou le bateau assurant la propulsion de la formation à couple ([croquis 34 et 35, appendice 3](#)).

Si le convoi poussé est propulsé par deux pousseurs naviguant côte à côte, cette signalisation sera portée par le pousseur de tribord ([croquis 36, appendice 3](#)).

5. Un bateau, un convoi poussé ou une formation à couple transportant diverses matières dangereuses telles que visées aux alinéas 1^{er}, 2 et 3, doit uniquement porter la signalisation prescrite pour la matière dangereuse requérant, conformément aux alinéas précédents, le plus grand nombre de feux ou cônes bleus.

6. L'intensité des feux bleus, prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

7. Un bateau muni d'un certificat d'agrément visé dans l'ADN¹⁴, n° 8.1.8, et satisfaisant aux prescriptions de sécurité applicables aux bateaux visés à l'alinéa 1^{er}, peut, s'il demande à être éclusé en même temps qu'un bateau déjà astreint à porter la signalisation visée à l'alinéa 1^{er}, porter à l'approche d'une écluse la signalisation visée à l'alinéa 1^{er}.

8. Ces signaux doivent être placés à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts. Ils peuvent être placés aussi bien à l'avant qu'à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins. Lorsqu'il y a plus qu'un feu ou cône, ces signaux doivent être placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre.

Art. 3.15. Signalisation des bateaux à passagers

Un bateau à passagers, dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m, doit porter ([croquis 37, appendice 3](#)):

- de nuit:

les signaux conformément [l'article 3.08](#) en remplaçant le feu de mât par un feu jaune visible de tous les côtés;

- de jour:

un bicône jaune placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Art. 3.16. Signalisation des bacs

1. Un bac ne naviguant pas librement doit porter ([croquis 38, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut toutefois être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m;

b) un feu clair vert visible de tous les côtés, placé à environ 1 m au-dessus du feu visé au point a);

- de jour:

un ballon vert à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut toutefois être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m.

2. Le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit être muni de nuit, d'un feu clair blanc visible de tous les côtés, placé à 3 m au moins au-dessus du plan d'eau ([croquis 39, appendice 3](#)).

3. Un bac naviguant librement doit porter ([croquis 40, appendice 3](#)):

¹⁴ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

- de nuit:

- a) un feu clair blanc visible de tous les côtés, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.a);
- b) un feu clair vert visible de tous les côtés, conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er}.b);
- c) des feux de côté et un feu de poupe, conformément aux dispositions de [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c);

- de jour:

un ballon vert à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut toutefois être réduite si la longueur du bac ne dépasse pas 15 m.

Art. 3.17. Signalisation supplémentaire des bateaux jouissant d'une priorité de passage

Un bateau qui a obtenu une priorité de passage aux endroits où l'ordre de passage est réglementé et qui veut faire usage de ce droit, doit le signaler en portant une flamme rouge comme marque de jour supplémentaire à l'avant à une hauteur suffisante pour être bien visible ([croquis 41, appendice 3](#)).

Art. 3.18. Signalisation supplémentaire des bateaux incapables de manœuvrer

1. Tout bateau incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, le signaler, en montrant outre les feux prescrits par le présent règlement, la signalisation supplémentaire suivante ([croquis 42, appendice 3](#)):

- de nuit:

- a) soit un feu rouge balancé; pour les menues embarcations, ce feu peut être blanc au lieu de rouge;
- b) soit deux feux rouges visibles de tous les côtés, placés verticalement à un endroit approprié, à environ 1 m de distance l'un de l'autre, et suffisamment haut pour être visibles de toutes parts;

- de jour:

- c) soit un pavillon rouge ou un panneau rouge balancé de gauche à droite;
- d) soit deux ballons noirs placés verticalement à un endroit approprié, à environ 1 m de distance l'un de l'autre, et suffisamment haut pour être visibles de toutes parts.

2. La signalisation visée à l'alinéa 1^{er} remplace ou complète, si nécessaire, le signal sonore prescrit à [l'appendice 6, A](#).

Art. 3.19. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes faisant route

Sans préjudice des dispositions particulières qui peuvent être imposées en vertu de [l'article 1.21](#), un matériel flottant ou une installation flottante doit porter de nuit des feux clairs blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer le contour et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts ([croquis 43, appendice 3](#)).

SECTION III : SIGNALISATION EN STATIONNEMENT

Art. 3.20. Signalisation des bateaux en stationnement

1. Un bateau amarré directement ou indirectement à la rive doit porter de nuit un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté du chenal à une hauteur d'au moins 3 m ([croquis 44, appendice 3](#)).

Ce feu peut être remplacé par deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, placés à même hauteur du côté du chenal, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière du bateau.

2. Un grand bateau en stationnement qui n'est pas directement ou indirectement amarré à la rive, doit porter ([croquis 45, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, placés aux endroits d'où ils peuvent être le mieux perçus, l'un à l'avant à une hauteur d'au moins 4 m et l'autre à l'arrière à une hauteur d'au moins 2 m et au moins 2 m plus bas que le feu placé à l'avant;

- de jour:

un ballon noir placé à l'avant, à une hauteur suffisante pour être visible de toutes parts.

Une barge de poussage ou une barge de navire doit porter le ballon à un endroit approprié et pas nécessairement à l'avant.

3. Un convoi poussé en stationnement, qui n'est pas directement ou indirectement amarré à la rive, doit porter sur chacun des bateaux ([croquis 46, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé à l'endroit d'où il peut être le mieux perçu, à une hauteur d'au moins 4 m.

Le nombre de feux sur les barges de poussage peut être limité à 4, à condition que le contour du convoi poussé soit convenablement indiqué;

- de jour:

un ballon noir sur le ou les pousseurs et sur le bateau de tête du convoi ou sur les bateaux extérieurs de tête du convoi.

4. Sauf s'il s'agit de la barquette de batelier d'un bateau, une menue embarcation en stationnement qui n'est pas directement ou indirectement amarrée à la rive, doit porter ([croquis 47, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, à une hauteur d'où il peut être le mieux perçu;

- de jour:

un ballon noir à un endroit approprié.

5. Les feux visés par le présent article ne doivent pas être portés par un bateau:

a) en stationnement dans une voie navigable où la navigation est impossible ou interdite;

b) directement ou indirectement amarré à la rive et suffisamment visible par l'éclairage de la rive;

c) en stationnement à un endroit sans danger;

d) en stationnement dans une voie navigable ou dans une partie d'une voie navigable signalée par le signal [E.5](#) (appendice 7), joint d'un signal auxiliaire [F.4](#) (appendice 7) avec le texte barré "FEUX" ou "LICHTEN".

6. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux visés aux [articles 3.22, 3.25, 3.34](#), alinéa 2 et [3.37](#).

Art. 3.21. Signalisation supplémentaire des bateaux en stationnement transportant certaines matières dangereuses

[L'article 3.14](#) reste applicable aux bateaux en stationnement ainsi qu'aux convois poussés et formations à couple en stationnement ([croquis 48, 49 et 50, appendice 3](#)).

Art. 3.22. Signalisation des bacs en stationnement à leur débarcadère

1. Un bac ne naviguant pas librement, en stationnement à son débarcadère, doit porter de nuit les feux prescrits à [l'article 3.16](#), alinéa 1^{er} ([croquis 51, appendice 3](#)). En outre, le canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal doit porter de nuit, le feu prescrit par l'article 3.16, alinéa 2.

2. Un bac naviguant librement en service, en stationnement à son débarcadère, doit porter de nuit les feux prescrits à [l'article 3.16](#), alinéa 1^{er} ([croquis 52, appendice 3](#)). Il peut en outre conserver les feux prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b) et c). Il doit éteindre le feu vert visé à [l'article 3.16](#), alinéa 3.b) dès qu'il n'est plus en service.

Art. 3.23. Signalisation des matériels flottants et des installations flottantes en stationnement

Sans préjudice des conditions particulières qui peuvent être imposées en vertu de [l'article 1.21](#), les matériels flottants et les installations flottantes doivent porter de nuit des feux ordinaires blancs visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal, placés à une hauteur suffisante pour être bien visibles à partir du chenal ([croquis 53, appendice 3](#)). [L'article 3.20](#), alinéa 5, est également d'application.

Art. 3.24. Signalisation supplémentaire pour les filets ou perches des bateaux en stationnement

Un bateau en stationnement qui a tendu un filet ou une perche dans le chenal ou à proximité de celui-ci doit, pour en signaler la présence, porter comme signalisation supplémentaire de manière à bien faire apparaître son filet ou sa perche ([croquis 54, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés;

- de jour:

un pavillon jaune.

Art. 3.25. Signalisation des engins flottants au travail et des bateaux échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail ou un bateau effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage dans le chenal, doit porter:

a) du ou des côtés où le passage est libre ([croquis 55, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux ordinaires ou clairs verts visibles de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre;

- de jour:

deux bicônes verts placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre;

b) du côté où le passage est entravé ([croquis 56, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu rouge visible de tous les côtés, placé à la même hauteur que le plus haut des deux feux verts prescrits sous a) et de même intensité que ces feux verts;

- de jour:

un ballon rouge placé à la même hauteur que le plus haut des deux bicônes verts prescrits sous a).

Au cas où ces bateaux veulent être protégés contre les remous gênants:

c) du ou des côtés où le passage est libre ([croquis 57, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu ordinaire rouge visible de tous les côtés et un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre, le feu rouge étant placé au-dessus du feu blanc;

- de jour:

un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux, l'un rouge et l'autre blanc, le panneau rouge placé verticalement au-dessus du panneau blanc;

d) du côté où le passage est entravé ([croquis 58, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu rouge visible de tous les côtés, placé à la même hauteur que le feu rouge prescrit sous c) et de la même intensité que ce feu;

- de jour:

un panneau rouge à la même hauteur que le panneau rouge et blanc ou le panneau rouge prescrit sous c).

Tous ces signaux doivent être placés à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts. Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de même couleur.

2. Les bateaux échoués ou coulés doivent porter les signaux prescrits à l'alinéa 1^{er}.c) et d). Si la position d'un bateau coulé ne permet pas l'installation de ces signaux, ceux-ci doivent être placés sur des canots, des bouées ou de toute autre manière appropriée.

Art. 3.26. Signalisation des bateaux, des matériels flottants et des installations flottantes dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Les ancres d'un bateau, mouillées de telle manière à pouvoir constituer elles-mêmes, leurs câbles ou leurs chaînes un danger pour la navigation, doivent être signalées de nuit par un deuxième feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, porté ([croquis 59, appendice 3](#)):

a) soit, si le bateau tombe sous l'application de [l'article 3.20](#), alinéa 1^{er}, 3 ou 4, à environ 1 m perpendiculairement sous le feu y prescrit. Si dans le cas de [l'article 3.20](#), alinéa 1^{er}, le bateau porte deux feux, le feu supplémentaire doit être porté sous le feu le plus proche de l'ancre mouillée;

b) soit, si le bateau tombe sous l'application de [l'article 3.20](#), alinéa 2, à environ 1 m perpendiculairement sous le feu à l'avant y prescrit.

2. Un matériel flottant ou une installation flottante dont une ou plusieurs ancres sont mouillées de telle manière à pouvoir constituer un danger pour la navigation, doit remplacer le feu ou chacun des feux visés à [l'article 3.23](#), situés le plus près de ou des ancres par deux feux visibles de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre ([croquis 60, appendice 3](#)).

3. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante doit signaler toute ancre visée aux alinéas 1^{er} et 2 pouvant constituer un danger pour la navigation, par un flotteur jaune à réflecteur radar ([croquis 59 et 60, appendice 3](#)).

4. Un engin flottant dont une ou plusieurs ancres peuvent constituer un danger pour la navigation doit en signaler la présence ([croquis 61, appendice 3](#)):

- de nuit:

par un flotteur à réflecteur radar portant un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés;

- de jour:

un flotteur jaune à réflecteur radar.

SECTION IV: SIGNAUX PARTICULIERS

Art. 3.27. Signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle et des bateaux des services d'incendie

Les bateaux appartenant aux services publics ou d'urgence, tel que les services du gestionnaire, les services du port, l'armée, la police, les pompiers, la protection civile, les services de santé, ..., se déplaçant pour des raisons urgentes de service, peuvent porter, de nuit comme de jour, en plus des signaux qu'ils portent en vertu d'autres dispositions réglementaires, un feu ordinaire bleu scintillant ou scintillant rapide visible de tous les côtés ([croquis 62, appendice 3](#)).

Art. 3.28. Signalisation supplémentaire des bateaux qui effectuent des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci

Un bateau effectuant dans le chenal ou à proximité de celui-ci, des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage, doit porter de nuit et de jour, en plus des signaux qu'il porte en vertu d'autres dispositions réglementaires, un feu clair ou ordinaire jaune scintillant ou scintillant rapide visible de tous les côtés ([croquis 63, appendice 3](#)).

Art. 3.29. Signalisation supplémentaire en vue de la protection contre les remous gênants

1. Les bateaux, matériels flottants et installations flottantes faisant route ou en stationnement, qui veulent être protégés contre les remous gênants causés par le passage d'autres bateaux ou matériels flottants, peuvent le signaler en portant, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 64, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair ou ordinaire rouge visible de tous les côtés et un feu clair ou ordinaire blanc visible de tous les côtés, placés verticalement à environ 1 m de distance l'un de l'autre, le feu rouge au-dessus du feu blanc, à un endroit approprié pour être visibles de toutes parts et pour ne pas être confondus avec d'autres feux;

- de jour:

un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux, l'un rouge et l'autre blanc, le panneau rouge placé verticalement au-dessus du panneau blanc, à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour que le ou les panneaux soient visibles de toutes parts.

Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de même couleur.

2. Les signaux visés à l'alinéa 1^{er} ne peuvent être portés que par des bateaux, matériels flottants et installations flottantes:

- a) qui sont gravement endommagés;
- b) qui participent à une opération de sauvetage;
- c) qui effectuent des travaux dans le chenal;
- d) qui sont incapables ou limités dans leur capacité à manœuvrer.

Art. 3.30. Signaux de détresse

1. Un bateau en détresse peut demander du secours ([croquis 65, appendice 3](#)):

- a) en agitant circulairement un pavillon ou tout autre objet approprié;

- b) en montrant un pavillon placé au-dessus ou au-dessous d'un ballon ou d'un objet de même apparence;
- c) en agitant circulairement un feu;
- d) en lançant des fusées, des fusées éclairantes, des fusées à parachute ou des bombes fumigènes, produisant de préférence une lumière rouge;
- e) en produisant un signal lumineux correspondant au signe SOS du Code Morse (●●● ——— ●●●);
- f) en produisant des flammes en brûlant du goudron, de l'huile, etc.;
- g) en faisant avec les bras étendus des mouvements répétés de haut en bas.

Ces signaux peuvent être utilisés séparément ou être combinés.

2. Ces signaux remplacent ou complètent les signaux sonores prévus à [l'article 4.01](#), alinéa 4.

3. Un bateau peut appeler du secours médical en émettant 4 sons brefs suivis d'un son prolongé.

Art. 3.31. Interdiction d'accès à bord

1. Si des dispositions légales interdisent l'accès à bord des personnes non autorisées, cette interdiction doit être signalée à bord ou près de la planche d'accès par un ou plusieurs panneaux ayant la forme d'un disque blanc, bordé de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une personne la main levée, tel que dans le [croquis 66, appendice 3](#). Le diamètre doit être d'environ 0,60 m.

1bis. Pour les bateaux munis d'un certificat d'agrément délivré conformément aux dispositions du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin, approuvé par l'arrêté royal du 2 décembre 1971, le panneau visé à l'alinéa précédent peut être remplacé par le panneau correspondant prescrit pour le Rhin.¹⁵

2. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de ces panneaux.

Art. 3.32. Interdiction de feu, de flamme nue et de fumer

1. Si des dispositions légales interdisent d'une manière générale le feu, la flamme nue et de fumer à bord d'un bateau, cette interdiction doit être signalée à bord ou près de la planche d'accès par un ou plusieurs panneaux ayant la forme d'un disque blanc, bordé de rouge, avec une diagonale rouge, et portant en noir l'image d'une allumette enflammée, tel que dans le [croquis 67, appendice 3](#). Le diamètre doit être d'environ 0,60 m.

1bis. Pour les bateaux munis d'un certificat d'agrément délivré conformément aux dispositions du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin, approuvé par l'arrêté royal du 2 décembre 1971, le panneau visé à l'alinéa précédent peut être remplacé par le panneau correspondant prescrit pour le Rhin.¹⁶

2. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de ces panneaux.

15



16



Art. 3.33. Interdiction du stationnement latéral

1. Si des dispositions légales interdisent le stationnement latéral à proximité d'un bateau, ce dernier doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré comportant un triangle à sa base. Le panneau carré doit porter sur ses deux faces le caractère P en noir sur fond blanc bordé de rouge et traversé par une diagonale rouge partant du coin supérieur gauche pour aboutir au coin inférieur droit; les deux faces du triangle doivent être blanches et porter, en chiffres noirs, la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit ([croquis 68, appendice 3](#)).

2. De nuit, un éclairage approprié doit assurer la bonne visibilité du panneau et du triangle des deux côtés du bateau.

3. Le présent article ne s'applique pas aux bateaux, convois poussés et formations à couple visés à [l'article 3.21](#).

Art. 3.34. Signalisation supplémentaire des bateaux dont la capacité de manœuvre est restreinte

1. Un bateau qui du fait qu'il effectue des travaux dans le chenal ou sous l'eau – tels que dragage, pose de câbles ou de bouées - est limité dans ses possibilités de s'écarter pour laisser le passage à d'autres bateaux comme prescrit par les règles de navigation du présent règlement, et qui par sa position ou son comportement peut donner lieu à une situation dangereuse pour la navigation doit, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires, porter ([croquis 70, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts; le feu supérieur et le feu inférieur sont rouges et le feu médian blanc;

- de jour:

un ballon noir, un bicône noir et un ballon noir placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts; le bicône étant placé entre les deux ballons.

2. Si le passage à côté du bateau visé à l'alinéa 1^{er} est entravé, le bateau doit porter en plus de la signalisation visée à l'alinéa précédent ([croquis 71, appendice 3](#)):

- de nuit:

a) du ou des côtés où le passage est entravé:

deux feux clairs ou ordinaires rouges visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

b) du ou des côtés où le passage est libre:

deux feux clairs ou ordinaires verts visibles de tous les côtés, placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

- de jour:

c) du ou des côtés où le passage est entravé:

deux ballons noirs placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre;

d) du ou des côtés où le passage est libre:

deux bicônes noirs placés verticalement à au moins 1 m de distance l'un de l'autre.

Les feux, ballons et bicônes visés dans le présent alinéa doivent être placés à 2 m de distance au moins, et en aucun cas plus haut que le feu inférieur ou le ballon inférieur visée à l'alinéa 1^{er}.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux engins flottants en service qui sont en stationnement.

Art. 3.35. Signalisation supplémentaire des dragueurs de mines

Un bateau en train de draguer des mines doit le signaler en portant en plus de la signalisation prescrite par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 72, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux clairs ou ordinaires verts, visibles de tous les côtés, disposés en triangle à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Le feu supérieur doit se trouver à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci et les deux autres feux à chaque extrémité de la vergue de ce mât;

- de jour:

trois ballons noirs placés aux mêmes endroits que les feux verts visés ci-dessus.

Art. 3.36. Signalisation supplémentaire des bateaux du service de pilotage

Un bateau effectuant un service de pilotage doit le signaler en portant de nuit, au lieu du feu de mât prévu à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}, comme de jour, en plus des signaux prescrits par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 73, appendice 3](#)):

deux feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci de manière à être visibles de toutes parts, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge.

Art. 3.37. Signalisation supplémentaire des bateaux en train de pêcher

1. Un bateau en train de pêcher qui tire dans l'eau un chalut ou un autre engin de pêche doit le signaler en portant en plus de la signalisation prescrite par d'autres dispositions réglementaires ([croquis 74, appendice 3](#)):

- de nuit:

deux feux clairs ou ordinaires visibles de tous les côtés, placés verticalement à 1 m de distance au moins l'un de l'autre et à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc.

Ces feux doivent être placés devant et plus bas que le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a); le feu inférieur doit se trouver au moins 2 m au-dessus des feux de côté prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b).

Si la longueur du bateau est inférieure à 50 m, le bateau n'est pas obligé de porter le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a), mais peut le faire;

- de jour:

deux cônes noirs opposés par la pointe, placés verticalement à une hauteur suffisante pour être visibles de toutes parts.

2. Un bateau en train de pêcher autrement que visé à l'alinéa 1^{er}, doit le signaler en portant les signaux supplémentaires visés à l'alinéa 1^{er}, étant entendu que le feu clair ou ordinaire vert visible de tous les côtés est remplacé par un feu clair ou ordinaire rouge visible de tous les côtés et que le bateau ne peut pas porter le feu de mât visé à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.a) ([croquis 75, appendice 3](#)).

En outre, si l'engin de pêche est déployé sur une distance horizontale de plus de 150 m, le bateau portera les signaux supplémentaires suivants ([croquis 76, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair ou ordinaire blanc visible de tous les côtés, à une distance horizontale de 2 m au moins et de 6 m au plus du feu rouge et du feu blanc visés ci-dessus et à une hauteur qui ne peut être supérieure à celle du feu blanc, ni inférieure à celle des feux de côté prescrits à [l'article 3.08](#), alinéa 1^{er}.b);

- de jour:

un cône noir, la pointe dirigée vers le haut.

Art. 3.38. Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la plongée

Un bateau utilisé pour la pratique de la plongée doit le signaler en portant comme signalisation supplémentaire une copie en matériel rigide d'au moins 1 m de hauteur du pavillon "A" du Code international des signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur suffisante pour être clairement visible de toutes parts. De nuit, un éclairage approprié doit veiller à la bonne visibilité de cette signalisation ([croquis 77](#), [appendice 3](#)).

CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX - RADIOTELEPHONIE ET RADAR.

SECTION I: SIGNALISATION SONORE

Art. 4.01. Dispositions générales

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par des prescriptions réglementaires, ceux-ci doivent être émis selon les dispositions de [l'appendice 6](#) au présent règlement et sur le mode suivant:

a) à bord d'un grand bateau motorisé, au moyen d'une installation sonore, placée suffisamment haut, dégagée vers l'avant et autant que possible vers l'arrière;

b) à bord d'un bateau non motorisé et à bord d'une menue embarcation, au moyen d'une installation sonore ou d'un avertisseur ou d'une corne.

2. Tout signal sonore d'un grand bateau motorisé doit être synchronisé avec un feu jaune clair, visible de tous les côtés ([croquis 69](#), [appendice 3](#)). La présente disposition ne s'applique pas aux coups ou aux volées de cloches.

3. Dans le cas d'un convoi, des signaux sonores n'ont à être donnés que par le conducteur du convoi.

4. Lorsqu'un bateau en détresse veut demander du secours, il peut émettre des volées de cloche ou des sons prolongés répétés. Ces signaux remplacent ou complètent ceux visés à [l'article 3.30](#).

5. Une volée de cloche doit durer environ quatre secondes. Elle peut être remplacée par une série de coups de métal sur métal de même durée.

Art. 4.02. Usage des signaux sonores

1. Sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement, tout grand bateau doit faire usage des signaux sonores généraux prévus à [l'appendice 6](#).

2. Une menue embarcation peut faire usage, si nécessaire, des signaux mentionnés à [l'appendice 6, A](#).

3. Une menue embarcation ne peut pas faire usage des signaux sonores prévus à [l'appendice 6, B, C, D et E](#).

Art. 4.03. Signaux sonores interdits

1. Il est interdit de faire usage de signaux sonores autres que ceux mentionnés au présent règlement ou de faire usage des signaux mentionnés dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent règlement.

2. Toutefois, pour la communication entre bateaux ou entre un bateau et la terre, l'usage d'autres signaux sonores est admis à condition qu'ils ne prêtent pas confusion avec les signaux mentionnés au présent règlement.

Art. 4.04. Signal "N'approchez pas"

1. Les bateaux qui transportent des matières dangereuses visées dans l'ADN¹⁷ et qui doivent porter la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er}, 2 ou 3 et qui, à la suite d'un accident ou d'un autre fait, risquent de perdre des matières dangereuses, doivent émettre successivement un son bref et un son prolongé.

Ce signal sonore doit être répété de façon ininterrompue durant au moins 15 minutes. L'installation sonore doit être conçue de telle façon qu'une fois que le signal est enclenché, il est répété automatiquement. En outre, l'installation doit être sécurisée, de manière à ce que le signal ne puisse être enclenché involontairement.

2. L'alinéa 1^{er} n'est pas applicable à des barges de poussage, ni à des bateaux sans équipage. Toutefois, si ces barges ou ces bateaux font partie d'un convoi, le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi, doit émettre le signal prévu.

Art. 4.05. Attitude à suivre par les bateaux qui entendent le signal "N'approchez pas"

1. Tout bateau qui entend le signal visé à [l'article 4.04](#), doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter le danger, notamment:

- a) se tenir le plus éloigné possible de la zone de danger, et si nécessaire faire demi-tour s'il navigue dans la direction du danger;
- b) poursuivre sa route le plus rapidement possible compte tenu de la vitesse autorisée, s'il a déjà dépassé la zone de danger.

2. Quelle que soit la direction du bateau, le conducteur doit prendre également les mesures suivantes, notamment: fermer les fenêtres et les autres ouvertures en contact avec l'air extérieur, éteindre les lumières et les feux non protégés, interdire de fumer, arrêter les moteurs auxiliaires qui ne sont pas nécessaires, éviter toute étincelle. Arrivé à un poste d'accostage, il doit arrêter tous les moteurs et les moteurs auxiliaires.

3. L'alinéa 2 est également applicable à un bateau en stationnement à proximité de la zone de danger, qui entend le signal. Si nécessaire, le conducteur doit veiller à faire évacuer son bateau.

4. Lors de l'application des dispositions du présent article, il faut tenir compte du courant et de la direction du vent.

5. Le présent article est également d'application lorsque le signal est émis de la terre et non d'un bateau.

SECTION II: RADIOTELEPHONIE

Art. 4.06. Radiotéléphonie

1. Toute installation de radiotéléphonie ne peut être utilisée que si elle est agréée.

2. Il est interdit d'utiliser les canaux destinés aux informations nautiques et aux liaisons de bateau à bateau et entre les services de la navigation et les bateaux, pour des communications non prescrites par le présent règlement ou lorsqu'elles ne sont pas commandées par la sécurité de la navigation ou des personnes à bord.

¹⁷ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

3. Tout bateau motorisé, dont la longueur de la coque est supérieure à 7 m, doit être équipé d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement.¹⁸ Elle doit fonctionner sur les canaux destinés aux liaisons de bateau à bateau, aux informations nautiques et aux services de la navigation.

¹⁸ arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 13: L'article 4.06, alinéa 3, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007 en ce qui concerne les grands bateaux comme définis au point a2) de l'article 1.01. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et le 1^{er} janvier 2009 pour les menues embarcations comme définies au point a1) de l'article 1.01. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

4. Un bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie doit avoir l'installation de radiotéléphonie à l'écoute simultanée des canaux destinés aux liaisons de bateau à bateau et aux informations nautiques¹⁹. Il émet sur ces canaux, les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.

5. En ce qui concerne un convoi poussé ou une formation à couple, les alinéas 3 et 4 ne sont applicables qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

SECTION III: RADAR

Art. 4.07. Utilisation du radar

1. Un bateau ne peut faire usage d'un radar:

a) que s'il est équipé d'une installation de radar répondant aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration, tous deux en bon état de fonctionnement et agréés pour la navigation intérieure;

b) que si à bord se trouve une personne, titulaire d'un diplôme, délivré conformément aux règles fixées à ce sujet; par bonne visibilité le radar peut être utilisé afin de s'entraîner, sans qu'une telle personne se trouve à bord.

2. En ce qui concerne un convoi poussé, une formation à couple ou un convoi remorqué, l'alinéa 1^{er} n'est applicable qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

3. Un bateau venant directement de la mer ou se rendant directement en mer peut être équipé, au lieu d'un indicateur de vitesse de giration visé à l'alinéa 1^{er}, d'un autre moyen ou instrument approprié à cet effet.

4. Un bac ne naviguant pas librement ne doit pas être équipé d'un indicateur de vitesse de giration visé à l'alinéa 1^{er}.

CHAPITRE 5. SIGNALISATION - BALISAGE DU CHENAL

Art. 5.01. Signalisation²⁰

1. [L'appendice 7](#) du présent règlement spécifie les signaux qui peuvent être placés pour régler la navigation et définit en même temps leur signification.

On distingue les signaux suivants:

- A: signaux d'interdiction
- B: signaux d'obligation
- C: signaux de restriction
- D: signaux de recommandation
- E: signaux d'indication

¹⁹ arrêté royal du 20 septembre 2009, art. 2: Dans l'article 13 de l'arrêté royal du 24 septembre 2006 un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 4 et 5 : « L'écoute simultanée d'une installation de radiotéléphonie sur les canaux destinés aux liaisons de bateau à bateau et aux informations nautiques, telle que prévue à l'article 4.06, alinéa 4, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007 en ce qui concerne les grands bateaux tels que décrits au point a2) de l'article 1.01 du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et à une date à déterminer ultérieurement par le Ministre en ce qui concerne les menues embarcations telles que prévues au point a1) de l'article 1.01. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

²⁰ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre fixe la forme, les dimensions, la couleur et les conditions particulières de placements des signaux servant à régler la navigation visés à l'article 5.01. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

- F: signaux auxiliaires
- G: signaux aux ouvrages d'art
- H: signaux de route et de distance kilométrique

2. Sans préjudice des autres prescriptions réglementaires et des ordres particuliers visés à [l'article 1.19.](#), les conducteurs doivent se conformer aux signaux visés à l'alinéa 1^{er}.

Art. 5.02. Balisage du chenal²¹

[L'appendice 8](#) du présent règlement spécifie les signaux qui peuvent être utilisés pour baliser le chenal et fixe leurs conditions d'utilisation.

CHAPITRE 6. REGLES DE ROUTE

SECTION I: GENERALITES

Art. 6.01. Définitions

1. Dans le présent chapitre, on entend par:

a) *rencontre*: croisement de deux bateaux suivant des routes directement ou à peu près opposées ([croquis, appendice 12](#));

b) *dépassement*: fait qu'un bateau (le rattrapant) s'approche d'un autre bateau (le rattrapé) en venant d'une direction de plus de 22°30' sur l'arrière du travers de ce dernier, et le dépasse ([croquis, appendice 12](#));

c) *routes qui se croisent*: approche de deux bateaux, différente de celles visées sous a) et b) ([croquis, appendice 12](#));

d) *passage étroit*: partie de la voie navigable où la largeur du chenal est insuffisante pour laisser le passage à deux bateaux.

2. En cas de doute, les règles applicables aux rencontres et aux dépassements ont priorité sur les règles applicables aux routes qui se croisent.

Art. 6.01bis. Bateaux à ailes portantes, aéroglisseurs et bateaux multicoques

Les grands bateaux à ailes portantes, aéroglisseurs et bateaux multicoques sont tenus de laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer; ils ne peuvent pas exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux

1. Dans le présent chapitre, on entend aussi par menue embarcation, un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations, ainsi que les véhicules amphibies.

2. Lorsqu'une règle de route du présent chapitre n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau, la menue embarcation est obligée de laisser au grand bateau, sauf s'il s'agit d'un bateau visé à [l'article 6.01bis](#), l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et pour manœuvrer; elle ne peut pas exiger que le bateau en question s'écarte en sa faveur ([croquis, appendice 12](#)).

²¹ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre fixe la forme, les dimensions, la couleur et les conditions particulières de placements des signaux servant à baliser le chenal visés à l'article 5.02. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

Art. 6.02bis. Radiotéléphonie

Sans préjudice des dispositions de ce chapitre les bateaux sont tenus d'utiliser leur installation de radiotéléphonie pour annoncer préalablement leur manœuvre.

SECTION II: RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT

Art. 6.03. Principes généraux.

1. Le passage ou le dépassement de bateaux n'est permis que lorsque le chenal est suffisamment large pour permettre le passage simultané, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bateaux.
2. Dans les convois, les signaux prescrits par les [articles 3.17](#) et [6.05](#) ne peuvent être montrés ou émis que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi. Si le premier bateau est un remorqueur auxiliaire temporaire, ce bateau doit également montrer les signaux prescrits par les [articles 3.17](#) et [6.05](#).
3. Les bateaux qui suivent des routes excluant tout danger d'abordage ne peuvent pas modifier leur route ou leur vitesse d'une manière qui puisse faire surgir un danger d'abordage.
4. Lorsqu'un bateau est obligé de s'écarter pour un autre bateau, ce dernier doit maintenir sa route et sa vitesse. Quand, pour une raison quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir sa route et sa vitesse, se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bateau qui doit s'effacer, il doit, de son côté, prendre les mesures nécessaires qui peuvent contribuer à éviter l'abordage.

Art. 6.03bis. Routes qui se croisent

1. Si les routes de deux bateaux se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter ([croquis, appendice 12](#)).
2. Si les routes de deux bateaux se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau.
3. Les dispositions de l'alinéa 2 ne sont pas d'application aux cas prévus par [les articles 6.13, 6.14](#) et [6.16](#).
4. Si les routes d'une menue embarcation motorisée, d'une menue embarcation à voiles ou d'une menue embarcation mue par la force musculaire se croisent, créant ainsi un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 2 et d'appliquer les règles suivantes:
 - a) l'embarcation motorisée doit s'écarter pour l'embarcation à voiles ou l'embarcation mue par la force musculaire ([croquis, appendice 12](#)) et
 - b) l'embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter pour l'embarcation à voiles ([croquis, appendice 12](#)).
5. Si les routes de deux bateaux à voiles se croisent, créant ainsi un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 2 et d'appliquer les règles suivantes:
 - a) quand les deux bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ([croquis, appendice 12](#));
 - b) quand les deux 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 ([croquis, appendice 12](#));

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

Cet alinéa n'est pas applicable entre une menue embarcation à voiles et un grand bateau à voiles.

Art. 6.04. Rencontre - Règle principale

1. Lorsque deux bateaux se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter ([croquis, appendice 12](#)).

2. Lorsque deux bateaux se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau.

3. Lorsqu'une menue embarcation motorisée, une menue embarcation à voiles et une menue embarcation mue par la force musculaire se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 2 et d'appliquer les règles suivantes:

- l'embarcation motorisée doit s'écarter, si possible sur tribord, pour l'embarcation à voiles ou l'embarcation mue par la force musculaire ([croquis, appendice 12](#)) et

- l'embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter, si possible sur tribord, pour l'embarcation à voiles ([croquis, appendice 12](#)).

4. Lorsque deux bateaux à voiles se rencontrent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, il y a lieu de déroger aux dispositions de l'alinéa 2: le bateau à voiles qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de celui qui reçoit le vent de tribord ([croquis, appendice 12](#)). Cet alinéa n'est pas applicable entre une menue embarcation à voiles et un grand bateau à voiles.

Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux - Dérogation à la règle principale

1. Par dérogation à [l'article 6.04](#), un grand bateau qui se dirige vers un chenal, un port, un lieu de chargement ou de déchargement, une écluse, un passage sous un pont, un poste d'accostage ou un endroit où les bateaux peuvent stationner, situés à bâbord, peut signaler à un grand bateau venant en sens inverse son intention de passer à son tribord. Il ne peut signaler son intention qu'après s'être assuré que la manœuvre peut se faire sans danger.

2. Le bateau doit faire connaître l'intention visée à l'alinéa 1^{er} en émettant deux sons brefs et en montrant à tribord ([croquis, appendice 12](#)):

- la nuit:

- un feu clair blanc scintillant, visible de tous les côtés, en combinaison éventuellement avec un panneau bleu clair;

- le jour:

- un panneau bleu clair, en combinaison avec un feu clair blanc scintillant, visible de tous les côtés.

Ces signaux doivent être montrés jusqu'à ce que le passage soit effectué.

Le panneau bleu clair dont les deux faces doivent être visibles, doit être entouré d'un bord blanc d'au moins 5 cm. Le cadre et le support ainsi que la lanterne du feu scintillant doivent être de couleur sombre.

3. Le bateau auquel l'intention visée à l'alinéa 1^{er} est signifiée, doit y répondre en émettant le signal sonore et en montrant en même temps les signaux visés à l'alinéa 2 s'il en est équipé ([croquis, appendice 12](#)).

4. Si le bateau qui a émis l'intention visée à l'alinéa 1^{er}, craint que celle-ci n'ait pas été comprise par l'autre bateau, il doit répéter le signal sonore prévu à l'alinéa 2.

5. Si le bateau auquel l'intention est signifiée ne peut pas répondre à la demande, il doit émettre une série de sons très brefs. Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter le danger ([croquis, appendice 12](#)).

Art. 6.06. (non repris)

Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit

1. Les règles suivantes doivent être suivies dans un passage étroit:

- a) un bateau doit franchir un passage étroit dans le plus court délai possible;
- b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, le bateau doit, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, il doit répéter ce signal lors du passage;
- c) sur les voies navigables à courant, le bateau avalant doit poursuivre sa route tandis que le bateau montant doit laisser le passage ([croquis, appendice 12](#));
- d) sur les voies navigables sans courant, le bateau qui ne rencontre pas d'obstacle à tribord ou qui dans une courbe, a le côté extérieur à tribord, doit poursuivre sa route au détriment d'un autre. La présente disposition n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau ([croquis, appendice 12](#)).

2. Par dérogation à l'alinéa 1^{er}.d), sur les voies navigables sans courant:

- a) lorsqu'une menue embarcation à voiles qui est sous le vent rencontre une menue embarcation motorisée ou une menue embarcation mue par la force musculaire, le bateau à voiles doit laisser le passage à l'autre bateau qui doit poursuivre sa route ([croquis, appendice 12](#));
- b) lorsqu'une menue embarcation à voiles qui est au vent rencontre une menue embarcation motorisée ou une menue embarcation mue par la force musculaire, ces dernières doivent laisser le passage à l'embarcation à voiles qui doit poursuivre sa route ([croquis, appendice 12](#));
- c) lorsque deux menues embarcations à voiles se rencontrent, l'embarcation qui est au vent ou, si les deux embarcations naviguent au vent, l'embarcation qui reçoit le vent de tribord, doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit laisser le passage ([croquis, appendice 12](#)).

3. L'alinéa 1^{er}.c) et d) et l'alinéa 2 ne sont pas applicables aux passages étroits où la navigation est réglée par des signaux.

4. Si la rencontre, dans un passage étroit, de deux bateaux est inévitable, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que le passage ait lieu à un endroit et dans les conditions présentant le moins de danger. Le conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre une série de signaux sonores très brefs.

Art. 6.08. Rencontre interdite par les signaux le long de la voie navigable

1. [L'article 6.07](#) est d'application dans les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.4](#) (appendice 7).

2. Si un passage à sens unique alterné est imposé,

- l'interdiction de passage est indiquée par le signal d'interdiction [A.1](#) (appendice 7);
- l'autorisation de passage est indiquée par le signal d'indication [E.1](#) (appendice 7).

Selon les circonstances locales, le signal d'interdiction peut être annoncé par le signal d'obligation [B.8](#) (appendice 7).

Art. 6.09. Dépassement: dispositions générales

1. Un bateau ne peut en dépasser un autre que lorsqu'il s'est assuré que cette manoeuvre peut se faire sans danger.

2. Le rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela est nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que sa durée soit suffisamment courte pour que le mouvement d'autres bateaux ne soit pas gêné.

La présente disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un grand bateau.

Art. 6.10. Dépassement

1. En règle générale, le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Toutefois, si l'espace de manoeuvre est suffisamment large, le rattrapant peut dépasser par tribord du rattrapé ([croquis, appendice 12](#)).

2. Lorsqu'un bateau à voiles rattrape un autre bateau à voiles, le rattrapant doit si possible passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent ([croquis, appendice 12](#)). La présente disposition n'est pas applicable lorsqu'un grand bateau à voiles rattrape une menue embarcation à voiles.

Un bateau qui est rattrapé par un bateau à voiles doit si possible contribuer à ce que le dépassement puisse se faire du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. La présente disposition ne s'applique pas dans le cas où un grand bateau est rattrapé par une menue embarcation à voiles.

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive modifier sa route, le rattrapant ne doit pas émettre un signal sonore.

4. Lorsque le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé modifie sa course ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) deux sons prolongés suivis de deux sons brefs s'il veut dépasser par bâbord du rattrapé;
- b) deux sons prolongés suivis d'un son bref s'il veut dépasser par tribord du rattrapé.

5. Lorsque le rattrapé peut donner suite à l'intention de dépassement du rattrapant, il doit laisser l'espace voulu du côté demandé en s'écartant au besoin vers le côté opposé et peut émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) un son bref lorsque le dépassement doit avoir lieu par son bâbord;
- b) deux sons brefs lorsque le dépassement doit avoir lieu par son tribord.

6. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) un son bref si le dépassement est possible par son bâbord;
- b) deux sons brefs si le dépassement est possible par son tribord.

Le rattrapant qui, dans ces conditions, veut encore dépasser, doit émettre le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- deux sons brefs dans le cas a);
- un son bref dans le cas b).

Le rattrapé doit alors laisser suffisamment d'espace du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant si nécessaire vers le côté opposé.

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs ([croquis, appendice 12](#)).

8. Les alinéas 4 à 7 ci-dessus ne s'appliquent pas entre une menue embarcation et un grand bateau, ni entre des menues embarcations.

Art. 6.11. Dépassement interdit par les signaux le long de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions de [l'article 6.08](#), alinéa 1^{er}, le dépassement est interdit:

- a) sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.2](#) (appendice 7);
- b) entre convois, sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.3](#) (appendice 7). Cette interdiction ne s'applique toutefois pas lorsque l'un des convois est un convoi poussé dont la longueur maximale et la largeur maximale n'excèdent respectivement pas 110 m et 12 m ;
- c) sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.4](#) (appendice 7).

SECTION III: AUTRES REGLES DE ROUTE

Art. 6.12. Navigation sur les sections où la route à suivre est prescrite

Sur les parties de la voie navigable où la route à suivre est prescrite, cette route est indiquée par les signaux d'obligation [B.1](#), [B.2](#), [B.3](#) ou [B.4](#) (appendice 7). La fin de ces sections ou endroits peut être annoncée par le signal d'indication [E.11](#) (appendice 7).

Art. 6.13. Virement

1. Un bateau ne peut virer qu'après s'être assuré, compte tenu des dispositions des alinéas 2 et 3 ci-dessous, que sa manœuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bateaux soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.

2. Si la manœuvre envisagée devait obliger un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, le bateau qui veut virer doit annoncer sa manœuvre en temps utile, en émettant le signal suivant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) un son prolongé suivi d'un son bref s'il veut virer sur tribord;
- b) un son prolongé suivi de deux sons brefs s'il veut virer sur bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier leur vitesse et leur route pour que le virement puisse se faire sans danger.

4. Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne sont pas applicables entre une menue embarcation qui veut virer et un grand bateau. L'alinéa 2 n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau. L'alinéa 3 n'est pas applicable à un grand bateau qui veut virer par rapport à une menue embarcation. Entre des menues embarcations, seuls les alinéas 1^{er} et 3 sont d'application.

5. Tout virement est interdit sur les parties de la voie navigable délimitées par le signal d'interdiction [A.8](#) (appendice 7). En revanche, le signal d'indication [E.8](#) (appendice 7) marque la partie de la voie navigable où un virement est autorisé, sous réserve des dispositions du présent article.

Art. 6.14. Conduite au départ

Les dispositions de [l'article 6.13](#), alinéas 1^{er}, 2, 3 et 4 s'appliquent également au bateau, exception faite d'un bac, qui quitte son poste de mouillage ou d'ancrage sans virer; toutefois, ce bateau doit émettre, au lieu des signaux prescrits à l'alinéa 2 de cet article ([croquis, appendice 12](#)):

- a) un son bref lorsque le bateau vient sur tribord;
- b) deux sons brefs lorsque le bateau vient sur bâbord.

Art. 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal

1. Un bateau ne peut traverser un chenal principal ou entrer dans un port ou une voie affluente ou en sortir qu'après s'être assuré que cette manœuvre est sans danger et qu'elle n'obligera pas d'autres bateaux à modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse. Cette obligation peut être indiquée par le signal [B.9](#) (appendice 7).

Dans une voie navigable à courant, un bateau avalant qui est obligé de virer pour pénétrer dans un port ou une voie affluente, doit laisser la priorité au bateau montant qui désire également entrer dans ce port ou cette voie affluente.

Au confluent ou au croisement de chenaux, un chenal principal ou une voie affluente peuvent être indiqués par le signal [E.9](#) ou [E.10](#) (appendice 7).

2. Le bateau qui effectue une des manœuvres visées à l'alinéa 1^{er}, doit, si la manœuvre envisagée peut ou doit obliger un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, annoncer cette manœuvre en temps utile en émettant ([croquis, appendice 12](#)):

- a) trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque pour entrer ou après la sortie, il veut se diriger sur tribord;
- b) trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque pour entrer ou après la sortie, il veut se diriger vers bâbord;
- c) trois sons prolongés lorsque après la sortie, il veut traverser le chenal principal.

Avant la fin de la traversée, il doit émettre, en cas de besoin:

- un son prolongé suivi d'un son bref lorsqu'il veut se diriger vers tribord;
- un son prolongé suivi de deux sons brefs, lorsqu'il veut se diriger vers bâbord.

3. Les autres bateaux doivent alors, si nécessaire, modifier leur route et leur vitesse pour que la manœuvre puisse se faire sans danger.

Cette disposition est également d'application lorsque le signal [B.10](#) (appendice 7) est placé sur le chenal principal près de la sortie d'un port ou d'une voie affluente.

4. Un bateau naviguant dans un chenal principal ne peut pas entrer dans un port ou dans une voie affluente, si le feu [A.1](#) (appendice 7), en combinaison avec le signal auxiliaire [F.2](#) (appendice 7), est placé le long du chenal principal. Un bateau ne peut pas sortir d'un port ou d'une voie affluente si les signaux précités sont placés avant la sortie du port ou de la voie affluente qui aboutissent au chenal principal.

5. Un bateau naviguant dans un chenal principal peut entrer dans un port ou dans une voie affluente, même si sa manœuvre oblige un autre bateau à modifier sa route ou sa vitesse, si le signal [E.1](#) (appendice 7), en combinaison avec le signal auxiliaire [F.2](#) (appendice 7) est placé le long du chenal principal avant l'endroit où ce port ou cette voie affluente aboutissent. Un bateau peut sortir d'un port ou d'une voie affluente si les signaux précités sont placés avant la sortie du port ou de la voie affluente qui aboutissent dans le chenal principal. Dans ce dernier cas, le bateau doit émettre, si nécessaire, les signaux sonores prévus par l'alinéa 2.

6. Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne sont pas applicables à une menue embarcation qui manœuvre face à un grand bateau. L'alinéa 2 n'est pas applicable entre une menue embarcation et un grand bateau. L'alinéa 3 n'est pas applicable à un grand bateau qui manœuvre face à une menue embarcation. Entre des menues embarcations, seuls les alinéas 1^{er} et 3 sont d'application.

Art. 6.17. Navigation à la même hauteur

1. Les bateaux ne peuvent naviguer à la même hauteur que si l'espace disponible le permet sans aucune gêne ou danger pour la navigation.
2. Sauf en cas de dépassement ou de rencontre, un bateau ne peut pas naviguer à moins de 50 m d'un bateau, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple portant les signaux prescrits à [l'article 3.14](#), alinéas 2 et 3, ou à [l'article 11.02](#).
3. Sans préjudice des dispositions de [l'article 1.20](#), il est interdit d'accoster un bateau ou un matériel flottant faisant route, de s'y accrocher ou de se laisser entraîner dans son sillage, sans l'autorisation expresse de son conducteur.
4. Les skieurs nautiques et les personnes pratiquant un sport nautique sans utiliser un bateau doivent se tenir suffisamment éloignés des bateaux et des matériels flottants faisant route ainsi que des engins flottants au travail.

Art. 6.18. Interdiction de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes

1. Il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique pas à un bateau qui effectue une manœuvre ou un déplacement à son lieu de stationnement, à moins que cela se produise:
 - a) à moins de 100 m d'un pont, d'une écluse, d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant au travail;
 - b) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal d'interdiction [A.6](#) (appendice 7), conformément aux dispositions de [l'article 7.03](#), alinéa 1^{er}.b).

Art. 6.19. Navigation à la dérive

Un bateau ne peut pas se laisser emporter par le courant, sans utiliser un moyen de propulsion.

Cette interdiction ne vaut pas pour les petits déplacements aux lieux de stationnement, lors du chargement ou du déchargement, ni pour un bateau à voiles, qui en raison du manque de vent, se voit obligé de se laisser dériver.

Art. 6.20. Remous gênants

1. Un bateau doit régler sa vitesse pour éviter de créer des remous gênants qui soient de nature à causer des dommages à un bateau, à un matériel flottant ou à une installation flottante. Notamment, il doit, en temps utile, diminuer sa vitesse, sans tomber toutefois au-dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité:
 - a) devant l'entrée d'un port;
 - b) à proximité d'un bateau amarré à la rive ou à un débarcadère, ou qui est en cours de chargement ou de déchargement;
 - c) à proximité d'un bateau qui stationne à une aire de stationnement habituelle;
 - d) à proximité d'un bac;
 - e) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.9](#) (appendice 7).
2. Au droit d'un bateau, d'un matériel flottant ou d'une installation flottante portant les signaux prescrits par [l'article 3.29](#), les autres bateaux doivent réduire leur vitesse ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa 1^{er} ci-dessus. En outre, ils doivent en rester écartés le plus loin possible.
3. Un bateau qui passe un bateau du côté où celui-ci porte les signaux prévus à l'alinéa 1^{er}.c) de [l'article 3.25](#), doit réduire en temps utile sa vitesse ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa 1^{er} ci-dessus. En outre, il doit en rester écarté le plus loin possible.

Art. 6.21a. Manœuvrabilité des bateaux et des convois

1. Un bateau motorisé propulsant un convoi doit avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité du convoi.
2. Un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple dont la longueur est supérieure à 110 m ainsi qu'un bateau motorisé, un convoi poussé ou une formation à couple qui en remontant le courant ne peuvent pas virer, doivent pouvoir, sans virer, s'arrêter en temps utile de telle sorte que la manœuvrabilité du convoi reste bonne pendant et après l'arrêt.

Art. 6.21b. Règles spécifiques pour les convois poussés et les formations à couple

1. Un convoi poussé et une formation à couple ne peuvent pas assurer un service de remorquage.
2. Si un convoi poussé comporte d'autres éléments que des barges de poussage, ceux-ci doivent être attachés le long du convoi poussé.
3. Une barge de navire ne peut être placée en tête d'un convoi poussé que si les ancres peuvent être placées à l'avant du convoi poussé.²²

Art. 6.21c. Communication à bord

1. Si la longueur d'un bateau motorisé isolé, d'un convoi poussé ou d'une formation à couple est supérieure à 110 m, une liaison phonique doit être établie:
 - a) entre le poste de pilotage et l'avant du bateau motorisé;
 - b) entre le pousseur et l'avant du convoi poussé;
 - c) et en ce qui concerne une formation à couple, entre le poste de pilotage du bateau motorisé ou un des bateaux motorisés chargés de la propulsion et l'avant de la formation.
2. Dans un convoi remorqué, il doit exister une liaison téléphonique entre toutes les unités de direction de tous les bateaux.
3. Lorsque l'installation de radiotéléphonie est utilisée comme liaison téléphonique, elle ne peut l'être que sur les canaux destinés à la correspondance à bord des bateaux.

Art. 6.21d. Déplacement de barges en dehors d'un convoi poussé

En dehors d'un convoi poussé, une barge ne peut être déplacée:

- a) que si elle est accouplée bord à bord à un bateau motorisé;
- b) que par ses propres moyens et sur de courtes distances, lors de la formation ou de la dispersion d'un convoi poussé.

Art. 6.22. Interruption et restriction de la navigation

1. Tous les bateaux doivent s'arrêter avant le signal général d'interdiction [A.1](#) (appendice 7).
2. Un bateau ne peut pas naviguer sur une voie navigable ou une partie de voie navigable indiquée par un signal [A.1a](#) (appendice 7). Cette disposition n'est pas applicable à une menue embarcation qui n'est pas un bateau motorisé.
3. Un bateau ne peut pas passer du côté d'un bateau visé à [l'article 3.25](#) et portant la nuit un feu rouge et le jour un ballon ou un panneau rouge, ni du côté d'un bateau visé à [l'article 3.34](#) portant la nuit deux feux rouges et le jour deux ballons noirs.

²² Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut autoriser la dérogation à l'interdiction prévue à l'alinéa 3. de l'article 6.21.b. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

SECTION IV: BACS

Art. 6.23. Règles de route pour les bacs

1. Un bac ne peut traverser le chenal qu'après que son conducteur se soit assuré que cette manœuvre peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.
2. En outre, un bac ne naviguant pas librement doit se conformer aux règles suivantes:
 - a) lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner à l'endroit désigné à cette fin. Si aucun lieu de stationnement lui a été assigné, il doit stationner de façon à ce que le chenal reste libre;
 - b) il ne doit pas demeurer dans le chenal au-delà du temps nécessaire pour son service.

SECTION V: PASSAGE DES PONTS, DES BARRAGES ET DES ECLUSES

Art. 6.24. Passage des ponts et des barrages - Dispositions générales

1. Une ouverture de pont, de barrage ou d'une écluse ouverte des deux côtés est considérée comme un passage étroit au sens de [l'article 6.01](#), alinéa 1^{er}.d), auquel s'applique les règles de [l'article 6.07](#), lorsqu'à cet endroit, le chenal n'offre pas une largeur suffisante pour le passage simultané de deux bateaux.
2. Lorsque le passage par une ouverture de pont ou de barrage est autorisé et que cette ouverture est marquée par:
 - a) le signal [A.10](#) (appendice 7), la navigation est interdite en dehors de l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal;
 - b) le signal [D.2](#) (appendice 7), il est recommandé à la navigation de se tenir uniquement dans l'espace compris entre les deux panneaux constituant ce signal.

Art. 6.25. Passage des ponts fixes

1. Il est interdit à un bateau de passer par l'ouverture d'un pont fixe surmonté d'un ou de plusieurs feux rouges ou de panneaux rouge-blanc-rouge (signal [A.1](#), appendice 7).
2. Lorsqu'une ouverture d'un pont fixe est indiquée par:
 - a) le signal [D.1a](#) (appendice 7) ou
 - b) le signal [D.1b](#) (appendice 7),

il est recommandé d'utiliser cette ouverture.

Le signal mentionné sous a) autorise la navigation dans les deux sens tandis que le signal mentionné sous b) indique que le passage est interdit à la navigation venant en sens inverse.

3. Lorsque certaines ouvertures de pont fixe sont signalées selon les dispositions de l'alinéa 2, la navigation ne peut utiliser les ouvertures non signalées qu'à ses risques et périls.

Art. 6.26. Passage des ponts mobiles

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement et des autres prescriptions en vigueur, le conducteur doit se conformer, à l'approche et au passage des ponts mobiles, aux instructions qui lui sont éventuellement données par le personnel de manœuvre, en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation ou en vue de la rapidité du passage.

2. A l'approche d'un pont mobile, les bateaux doivent réduire leur vitesse. S'ils ne peuvent pas ou ne veulent pas passer le pont, ils doivent s'arrêter en deçà du signal [B.5](#) (appendice 7).

3. A l'approche d'un pont mobile, un bateau ne peut en dépasser un autre, sauf sur ordre du personnel de manœuvre.

4. Le passage des ponts mobiles peut être réglé par les signaux suivants, placés soit de chaque côté de l'ouverture à la même hauteur, soit à tribord:

a) deux feux fixes rouges superposés ou tous deux à la même hauteur (signal [A.1](#); appendice 7): le passage est interdit, le pont n'est pas manœuvré;

b) un feu fixe rouge (signal [A.1](#); appendice 7): le passage est interdit, le pont est manœuvré;

c) un feu fixe rouge et un feu fixe vert placés tous deux à la même hauteur, ou bien un feu fixe rouge au-dessus d'un feu fixe vert (signal [A.11](#); appendice 7): le passage est encore interdit, mais le pont va être ouvert et les bateaux doivent se préparer à se mettre en route;

d) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): le passage est autorisé;

e) deux feux fixes verts superposés ou tous deux à la même hauteur (signal [E.1](#); appendice 7): le passage est autorisé, le pont est ouvert et n'est pas manœuvré; [l'article 6.07](#) est d'application;

f) un feu fixe rouge en combinaison avec un feu scintillant vert (signal [A.11.1](#); appendice 7): le passage est interdit sauf pour les bateaux qui sont déjà tellement près du pont qu'il leur est raisonnablement impossible d'encre s'arrêter;

g) un feu jaune sur le pont (signal [D.1a](#); appendice 7), en combinaison avec les feux visés sous a) et b): le passage est interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est autorisée dans les deux sens;

h) deux feux jaunes sur le pont (signal [D.1b](#); appendice 7), en combinaison avec les feux visés sous a) et d): le passage est interdit sauf pour les bateaux de hauteur réduite; la navigation est interdite dans l'autre sens.

5. Les feux rouges visés à l'alinéa 4.a) peuvent être remplacés par le panneau du signal [A.1](#) (appendice 7). Les feux verts visés à l'alinéa 4.e) peuvent être remplacés par le panneau du signal [E.1](#) (appendice 7). Les feux jaunes visés à l'alinéa 4.g) et h), peuvent être remplacés par le panneau du signal [D.1](#) (appendice 7).

6. Le conducteur d'un bateau peut demander la manoeuvre d'un pont mobile en émettant soit un son prolongé suivi d'un son bref et puis d'un son prolongé, soit en criant.

Art. 6.27. Passage des barrages

1. Il est interdit de passer par l'ouverture d'un barrage lorsque le signal [A.1](#) (appendice 7) est montré.

2. Le passage par une ouverture d'un barrage n'est autorisé que lorsque cette ouverture est signalée de chaque côté par le signal [E.1](#) (appendice 7).

3. Par dérogation à l'alinéa 2, le passage d'un barrage surmonté d'un pont est autorisé, si le signal [D.1a](#) ou [D.1b](#) (appendice 7) est montré au-dessus de l'ouverture du pont. Dans le cas du signal [D.1a](#), le passage est autorisé dans les deux sens tandis que dans le cas du signal [D.1b](#), le passage est interdit aux bateaux venant en sens inverse.

Art. 6.28. Passage des écluses

1. A l'approche du garage d'une écluse, un bateau doit réduire sa vitesse. S'il ne peut pas ou ne veut pas entrer immédiatement dans l'écluse, il doit s'arrêter en deçà du signal [B.5](#) (appendice 7).

2. Un bateau ne peut pas stationner dans un garage d'une écluse, à moins qu'il attende d'être éclusé.

3. Dans un garage d'une écluse, le bateau qui est équipé d'une installation de radiotéléphonie, doit être à l'écoute du canal attribué à l'écluse.
4. Le conducteur d'un bateau peut demander la manœuvre de l'écluse en émettant soit un son prolongé suivi d'un son bref et puis d'un son prolongé, soit en criant.
5. Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Si une menue embarcation est éclusée en même temps que des grands bateaux elle ne peut pénétrer dans l'écluse qu'après ces grands bateaux.
6. Un bateau ne peut pas en dépasser un autre à l'approche d'une écluse ou dans un garage.
7. Dans une écluse :
 - a) un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante doit stationner entre les limites indiquées;
 - b) pendant la manœuvre et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante doit être amarré et la manœuvre des amarres doit être assurée de manière à empêcher tout dommage aux autres bateaux, matériels flottants ou installations flottantes;
 - c) seuls les objets flottants peuvent être utilisés comme défense;
 - d) il est interdit de rejeter ou de laisser s'écouler de l'eau sur les autres bateaux, matériels flottants ou installations flottantes;
 - e) dès que le bateau est amarré et jusqu'au moment où la sortie est autorisée, il est interdit de faire usage de ses moyens de propulsion;
 - f) les menues embarcations doivent se tenir, si possible, à une certaine distance des grands bateaux.
8. Dans une écluse et dans le garage d'une écluse, un bateau doit maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard d'un bateau ou d'un convoi portant le signal visé à [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er}. Cette obligation ne vaut toutefois pas pour un bateau ou un convoi qui porte également ce signal, ni pour un bateau tel que visé à [l'article 3.14](#), alinéa 7.
9. Un bateau ou un convoi qui porte les signaux visés à [l'article 3.14](#), alinéas 2 et 3, doit se trouver seul dans une écluse.
10. Un bateau ou un convoi portant le signal prescrit par [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er} ne peut pas être éclusé en même temps qu'un bateau à passagers.
11. Le conducteur est tenu de se conformer aux instructions qui lui sont données par le personnel de manœuvre.
12. Les dispositions de cet article sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

Art. 6.28bis. Entrée et sortie des écluses

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des signaux placés à tribord ou de chaque côté de l'entrée du passage à égale hauteur. Ces signaux ont la signification suivante:
 - a) deux feux fixes rouges superposés ou tous deux à la même hauteur (signal [A.1](#); appendice 7): accès interdit, écluse hors service;
 - b) un feu fixe rouge (signal [A.1](#); appendice 7): accès interdit, l'écluse est manœuvrée;
 - c) un feu fixe rouge et un feu fixe vert placés tous deux à la même hauteur ou un feu fixe rouge au-dessus d'un feu fixe vert (signal [A.11](#); appendice 7): accès interdit mais l'écluse va être ouverte incessamment et les bateaux doivent se tenir prêts à entrer;
 - d) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): accès autorisé;

e) deux feux fixes verts superposés ou tous deux à la même hauteur (signal [E.1](#); appendice 7): accès autorisé, l'écluse est ouverte des deux côtés et n'est pas manœuvrée; [l'article 6.07](#) est d'application.

2. La sortie d'une écluse peut être réglée de jour comme de nuit par les signaux placés, à hauteur égale, à tribord ou des deux côtés de la sortie du passage. Ces signaux ont la signification suivante:

a) un feu fixe rouge (signal [A.1](#); appendice 7): sortie interdite;

b) un feu fixe vert (signal [E.1](#); appendice 7): sortie autorisée.

3. Les feux rouges à l'alinéa 1^{er}.a) peuvent être remplacés par un panneau [A.1](#) (appendice 7). Les feux verts à l'alinéa 1^{er}.e) peuvent être remplacés par un panneau [E.1](#) (appendice 7).

4. En l'absence des feux ou des panneaux visés aux alinéas 1^{er}, 2 et 3, l'entrée et la sortie de l'écluse sont interdites, sauf dispositions contraires.

5. Les dispositions de cet article, à l'exception de celles de l'alinéa 1^{er}. e, sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

Art. 6.29. Priorité de passage aux écluses

1. Par dérogation à [l'article 6.28](#), alinéa 5, les bateaux suivants bénéficient d'un droit de priorité de passage aux écluses:

a) les bateaux qui portent le signal décrit à [l'article 3.17](#);

b) les bateaux qui portent le signal décrit à [l'article 3.27](#).

2. Tout autre bateau doit accorder aux bateaux, visés à l'alinéa 1^{er}, toute la collaboration nécessaire pour qu'il puisse pénétrer dans l'écluse sans contretemps.

3. Les dispositions de cet article sont également d'application pour tout autre type d'ouvrage de franchissement tels que les ascenseurs et les plans inclinés.

SECTION VI: MAUVAISE VISIBILITE - NAVIGATION AU RADAR

Art. 6.29bis. Généralités

Les dispositions de la présente section ne sont d'application que par mauvaise visibilité.

Art. 6.30. Dispositions générales pour la navigation par mauvaise visibilité

1. Un bateau qui fait route doit régler sa vitesse en fonction de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Il doit avoir une vigie à l'avant, soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur, soit en relation phonique avec le conducteur.²³ Toutefois:

a) dans le cas d'un convoi, cette vigie n'est requise que sur la première unité;

b) une vigie n'est pas requise sur une menue embarcation.

2. Un bateau doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche lorsqu'il ne peut pas continuer sans danger sa route en raison de la mauvaise visibilité et de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales.

Un convoi remorqué doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche si la visibilité entre le bateau motorisé et les autres bateaux du convoi remorqué est tellement réduite qu'aucun signe ne peut plus être donné.

²³ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut dispenser un bac ne naviguant pas librement de l'obligation d'avoir une vigie, conformément à l'alinéa 1^{er}. de l'article 6.30. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

3. Pour décider s'il doit suspendre ou peut poursuivre sa route et pour déterminer sa vitesse, un bateau utilisant le radar peut tenir compte de la détection au radar. Toutefois, il doit aussi tenir compte de la diminution de visibilité éprouvée par les autres bateaux.

4. En s'arrêtant, le bateau doit dégager le chenal autant que possible.

5. Un bateau qui poursuit sa route doit être équipé d'une installation de radiotéléphonie pour le réseau bateau-bateau, doit être à l'écoute du canal indiqué et donner aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.

6. Un bateau qui poursuit sa route doit se tenir, autant que possible à droite du chenal pour que toute rencontre puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions de [l'article 6.05](#) ne sont pas d'application par mauvaise visibilité.

Art. 6.31. Signaux sonores d'un bateau à l'arrêt ou échoué

1. Un bateau à l'arrêt dans un chenal ou à proximité de celui-ci, à un endroit dangereux, parallèlement au chenal, doit répondre au signal sonore d'un bateau approchant par une simple volée de cloche. Le bateau peut donner ce signal sans avoir perçu le signal sonore du bateau approchant.

2. Un bateau à l'arrêt dans un chenal ou à proximité de celui-ci, à un endroit dangereux, qui ne se trouve pas en position parallèle au côté du chenal, doit donner une simple volée de cloche, à répéter avec des intervalles d'une minute au plus.

3. L'obligation visée aux alinéas 1^{er} et 2 ne vaut pas pour un bateau en stationnement dans un port ou à un endroit spécialement affecté à cet effet.

4. Dans le cas d'un convoi poussé, le signal sonore ne peut être émis que par le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, le signal sonore ne peut être donné que par un seul bateau.

5. Un bateau à l'arrêt comme visé aux alinéas 1^{er} et 2 et qui vient directement de la mer ou s'y rend, peut émettre en plus, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref. Ce signal peut être répété.

6. Les alinéas précédents sont applicables à un bateau échoué à un endroit dangereux dans le chenal ou à proximité de celui-ci.

7. Nonobstant les dispositions de cet article, tout bateau, équipé d'une installation de radiotéléphonie, doit annoncer sa présence sur le canal prévu à cet effet.

Art. 6.32. Dispositions pour les bateaux naviguant au radar

1. Un bateau navigue au radar s'il utilise le radar par mauvaise visibilité.

2. Un bateau ne peut naviguer au radar que si deux personnes, bien au courant de la navigation au radar, se trouvent en permanence dans la timonerie.²⁴ Toutefois:

a) si l'aménagement de la timonerie permet à une seule personne d'assurer la navigation au radar, il suffit que la seconde personne compétente soit disponible à bord;

b) en ce qui concerne un convoi poussé, une formation à couple ou un convoi remorqué, le présent alinéa ne s'applique qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

3. Un bateau naviguant au radar ne doit pas avoir de vigie si le conducteur peut poursuivre sa route sans danger.

4. Un bateau naviguant au radar doit, dès qu'il observe sur l'écran un bateau dont la position ou la conduite risque de créer une situation dangereuse, ou lorsqu'il approche d'une partie de la voie navigable où pourraient se trouver des bateaux qui ne sont pas encore visibles sur l'écran:

²⁴ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut dispenser un bac ne naviguant pas librement de l'obligation prévue à l'alinéa 2. de l'article 6.32. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

- a) donner un son prolongé et le répéter aussi souvent que nécessaire;
- b) donner par son installation de radiotéléphonie toutes les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation;
- c) réduire sa vitesse et si nécessaire, s'arrêter ou virer.

5. Un bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie qui reçoit les informations précitées et dont la position ou la conduite par rapport au bateau visé à l'alinéa 4 peut provoquer une situation dangereuse, doit prendre contact par radiotéléphonie avec ce bateau en vue d'échanger les informations nécessaires.

6. Au cas où le bateau visé à l'alinéa 4 ne peut pas entrer en contact par radiotéléphonie avec le bateau dont la position ou la conduite est menaçante, il doit prendre, en temps utile, des mesures pour éviter l'abordage avec ce bateau.

7. Dans le cas d'un convoi, le signal sonore et les informations ne peuvent être donnés que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

8. Si le bateau visé à l'alinéa 4 ou 5 est une menue embarcation, il doit communiquer dans ses informations qu'il est une menue embarcation et de quel côté il s'écarte.

9. Si le bateau visé à l'alinéa 4 ou 5 est un bac, il doit émettre, au lieu d'un son prolongé prescrit par l'alinéa 4, un son prolongé suivi de quatre sons brefs et communiquer dans ses informations qu'il est un bac et quelle route il suit en traversant le chenal.

Art. 6.33. Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

1. Un bateau ne naviguant pas au radar doit donner un son prolongé comme signal de brume. Le signal doit être répété avec des intervalles d'une minute au plus.

Dans le cas d'un convoi, ce signal ne peut être donné que par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

2. L'alinéa 1^{er} s'applique également à une menue embarcation ne naviguant pas au radar.

3. Un bac ne naviguant pas au radar doit donner comme signal de brume: un son prolongé suivi de quatre sons brefs.

Le signal doit être répété avec des intervalles d'une minute au plus.

4. Quand un bateau ne naviguant pas au radar approche d'un autre bateau, il doit réduire sa vitesse à un minimum lui permettant de maintenir sa route, manœuvrer le plus prudemment possible et si nécessaire, s'arrêter.

SECTION VII: REGLES SPECIALES

Art. 6.34. Priorités spéciales

1. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent, un bateau doit s'écarter de la route de l'autre si celui-ci porte:

- a) soit les signaux visés à [l'article 3.34](#);
- b) soit les signaux visés à [l'article 3.37](#).

2. En cas de rencontre ou de routes qui se croisent entre un bateau visé à l'alinéa 1^{er}.a) et un bateau visé à l'alinéa 1^{er}.b), ce dernier doit s'écarter.

3. Un bateau ne peut pas s'approcher à moins de 1000 m de l'arrière d'un bateau qui porte les signaux visés à [l'article 3.35](#).

Art. 6.35. Navigation de plaisance

Sans préjudice des dispositions de ce chapitre, les bateaux de plaisance sont tenus de respecter les règles mentionnées au [chapitre 9](#).

Art. 6.36. Bateaux en train de pêcher

Il est interdit à tout bateau de passer à courte distance sur l'arrière d'un bateau en train de pêcher portant les signaux prévus à [l'article 3.37](#).

Art. 6.37. Plongée et natation

1. La pratique de la plongée sportive ou la natation n'est autorisée que de jour dans les biefs ou parties des biefs délimités par le signal [E.105](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal A.105 (appendice 7), qui en indique la fin.

2. Dans la zone, visée à l'alinéa 1^{er}, les bateaux doivent naviguer avec toute la prudence requise.

3. Tout bateau doit se tenir à une distance suffisante d'un bateau qui porte la signalisation de jour supplémentaire prévue à [l'article 3.38](#).

CHAPITRE 7. REGLES DE STATIONNEMENT

Art. 7.01. Principes généraux pour le stationnement

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, un bateau ou un matériel flottant doit choisir son lieu de stationnement aussi près que possible de la rive, en fonction de son tirant d'eau et des circonstances locales et, en tout cas, de manière à ne pas entraver ou gêner la navigation.

2. Une installation flottante doit stationner de façon à laisser le chenal libre pour la navigation.

3. Un bateau, un convoi ou un matériel flottant en stationnement ainsi qu'une installation flottante, ne peuvent, en aucune circonstance, constituer un danger ou une gêne.

4. Un bateau en stationnement ne peut pas provoquer un mouvement d'eau inutile qui pourrait constituer un danger pour un autre bateau, un matériel flottant ou une installation flottante.

Art. 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas stationner:

a) sur les parties de la voie navigable où le stationnement est interdit de façon générale;

a1) sur les parties de la voie navigable où le stationnement peut provoquer une gêne pour la circulation, en particulier aux environs des ouvrages d'art (écluses, ponts, ...);

b) sur les parties de la voie navigable désignées à cet effet;

c) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.5](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie navigable où ce signal est placé;

d) sous un pont ou sous une ligne à haute tension;

e) dans un passage étroit et à proximité d'un tel endroit ainsi que sur la partie de la voie navigable qui, par suite du stationnement, deviendrait un passage étroit, ainsi qu'aux abords de ces endroits;

f) à l'endroit de la voie navigable où une autre voie navigable ou un port débouche;

- g) sur le trajet d'un bac;
- h) sur la route que les bateaux suivent pour accoster ou quitter un débarcadère;
- i) sur les parties de la voie navigable où le signal [E.8](#) (appendice 7) autorise le virement de bateaux;
- j) parallèlement à un bateau portant le signal visé à [l'article 3.33](#), à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué sur le triangle blanc de ce signal;
- k) sur les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.5.1](#) (appendice 7), à une distance en mètres inférieure au chiffre indiqué sur ce signal.

2. Sur les parties de la voie navigable où le stationnement est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant stationner à une aire de stationnement indiquée par un des signaux [E.5 à E.7.1](#) (appendice 7), moyennant respect des dispositions des [articles 7.03 à 7.06](#).

Art. 7.03. Ancrage

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas ancrer:

- a) dans les parties de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale;
- b) dans les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.6](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les parties de la voie navigable où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}.a), un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant ancrer aux endroits indiqués par le signal [E.6](#) (appendice 7), du côté de la voie où ce signal est placé.

Art. 7.04. Amarrage

1. Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas amarrer:

- a) dans les parties de la voie navigable où l'amarrage est interdit de façon générale;
- b) dans les parties de la voie navigable indiquées par le signal [A.7](#) (appendice 7); l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce signal est placé.

2. Sur les parties de la voie navigable où l'amarrage est interdit en vertu des dispositions de l'alinéa 1^{er}.a), un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante peut cependant amarrer aux endroits indiqués par le signal [E.7](#) (appendice 7), du côté de la voie où ce signal est placé.

3. Lors de l'amarrage ou d'un déplacement, un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante ne peuvent pas utiliser d'autres objets ou dispositifs que ceux destinés à cet effet.

Art. 7.05. Aires de stationnement

1. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que du côté de la voie navigable où ce signal est placé.

2. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5.1](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que sur la partie du plan d'eau dont la largeur, comptée à partir de ce signal, est indiquée en mètres sur celui-ci.

3. A une aire de stationnement indiquée par le signal [E.5.2](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant ne peut stationner que sur la largeur du plan d'eau comprise entre les deux distances comptées à partir du signal et indiquées en mètres sur celui-ci.

4. A une aire de stationnement où est placé le signal [E.5.3](#) (appendice 7), un bateau ou un matériel flottant peut stationner du côté de la voie navigable où ce signal est placé, si le nombre de bateaux stationnant bord à bord ne dépasse pas celui qui est indiqué en chiffres romains sur le signal.

Art. 7.06. Aires de stationnement réservées à certaines catégories de bateaux

1. A une aire de stationnement indiquée par un des signaux [E.5.4 à E.5.15](#) (appendice 7), seules les catégories de bateaux pour lesquelles le signal est valable peuvent y stationner, et seulement du côté de la voie où le signal est placé.

2. A moins d'autres prescriptions, les bateaux doivent stationner à ces aires réservées, bord à bord et le plus près possible de la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

Art. 7.07. Stationnement au voisinage de bateaux, de convois poussés ou de formations à couple transportant certaines matières dangereuses

Sauf dispositions contraires, la distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés ou formations à couple en stationnement est de:

- a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 1^{er};
- b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 2, ou à [l'article 11.02](#);
- c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée à [l'article 3.14](#), alinéa 3.

Dans le cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs de ces signaux, le nombre de cônes ou feux le plus élevé impose la distance à respecter. Toutefois, si les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent l'un et l'autre un seul cône ou feu, aucune distance minimale n'est imposée.

Art. 7.08. Garde et surveillance

1. Un garde efficace doit se trouver en permanence à bord d'un bateau en stationnement chargé de matières visées dans l'ADN²⁵ ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, et qui doit porter les signaux visés à [l'article 3.14](#).

2. Tous les bateaux en stationnement autres que ceux visés à l'alinéa 1^{er} ou les matériels flottants en stationnement doivent, en absence du conducteur, être surveillés, par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

3. Une installation flottante doit, en absence du responsable, être surveillée par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

Art. 7.09. Autorisation de stationnement latéral

Un bateau amarré doit tolérer qu'un autre bateau s'arrête ou s'amarré à son côté et qu'il ait ainsi accès au quai, sauf pour des opérations de chargement ou de déchargement.

Art. 7.10. Collaboration à fournir en cas de départ ou de déplacement et en vue de laisser de l'espace pour manœuvrer

Lorsque des bateaux stationnent bord à bord, chacun des bateaux doit apporter sa collaboration lorsque l'un d'entre eux désire partir ou se déplacer ou qu'un autre bateau désire avoir accès au quai pour effectuer un transbordement.

Art. 7.11. Déplacement pour le chargement ou le déchargement d'un autre bateau

Un bateau amarré et qui ne doit pas charger ou décharger, doit se déplacer si un autre bateau doit avoir accès à cet endroit pour des opérations de chargement ou de déchargement.

²⁵ Arrêté Royal du 4 juillet 2011

CHAPITRE 8. AUTRES DISPOSITIONS

Art. 8.01. Halage des bateaux et des matériels flottants

1. Sauf dispositions contraires le halage des bateaux et des matériels flottants est interdit.
2. En cas de nécessité, un bateau ou du matériel flottant peut être halé jusqu'à l'endroit le plus proche où il peut stationner sans constituer un danger.

Art. 8.02. Incendie

Si un incendie se déclare, le conducteur donne immédiatement l'alarme et se dirige, si possible, vers un lieu de stationnement où il ne constitue pas un danger ou une entrave.

CHAPITRE 9. BATEAUX DE PLAISANCE

Art. 9.01. Dispositions générales

1. La navigation de plaisance est soumise aux dispositions du présent règlement.
2. L'utilisation de planches à voile n'est autorisée que de jour dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.20](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.17](#) (appendice 7), qui en indique la fin.
3. Le passage des bateaux de plaisance est interdit dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [A.13](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone d'interdiction, et par le signal [E.16](#) (appendice 7), qui en indique la fin.
4. Seuls les bateaux de plaisance dont la longueur de la coque est égale ou supérieure à 15 m doivent être en possession d'un certificat de jaugeage.
5. Les bateaux de plaisance doivent porter les marques d'identification comme prévu au [chapitre 2](#) du présent règlement. De plus, le numéro de la plaque d'immatriculation, prévue à [l'article 9.03](#), doit être apposé de la même manière au milieu de la coque ou à l'avant, des deux côtés du bateau;²⁶ la hauteur de la lettre B et des chiffres doit être d'au moins 0,10 m. L'apposition du numéro de la plaque d'immatriculation comme indiquée dans la phrase précédente n'est toutefois pas obligatoire pour:
 - a) les bateaux de plaisance dont la longueur de la coque est inférieure à 5 m, pour autant qu'ils ne naviguent pas à grande vitesse;
 - b) les bateaux mus par la force musculaire dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.

Art. 9.02. Prescriptions techniques

1. Tous les bateaux de plaisance doivent avoir à bord:²⁷
 - a1) un moyen de propulsion de réserve conforme au type d'embarcation. Ce moyen de propulsion peut consister notamment en pagaies, rames, moteur hors-bord, etc.;
 - a2) à portée de main, une ceinture de sauvetage, un coussin de sauvetage ou un gilet de sauvetage pour chaque personne se trouvant à bord;

²⁶ Arrête royal du 24 septembre 2006, art. 13: L'article 9.01, alinéa 5, deuxième phrase, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007 en ce qui concerne les bateaux de plaisance qui pratiquent la navigation à grande vitesse, comme définie au point f8) de l'article 1.01. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures et le 1^{er} janvier 2008 en ce qui concerne les autres bateaux de plaisance.

²⁷ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut déroger de l'alinéa 1^{er}. de l'article 9.02. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures pour certaines catégories de bateaux de plaisance ou pour certaines manifestations.

a3) deux cordes chacune de longueur au moins égale à celle du bateau, qui peuvent être solidement attachées à celui-ci;

a4) une installation de gouverne fonctionnant convenablement.

Les bateaux de plaisance à moteur doivent en outre répondre aux prescriptions suivantes:

b1) ils doivent être conçus et construits de manière à éviter tout risque d'incendie ou d'explosion;

b2) leur système d'échappement doit être muni d'un atténuateur de bruit et les gaz d'échappement ne peuvent ni constituer un danger ni provoquer une gêne pour qui que ce soit;

b3) ils doivent être dotés d'un extincteur à poudre agréé d'une capacité suffisante;

b4) ceux de moins de 7 m de long et qui peuvent atteindre une vitesse de plus de 20 km/h, non pontés ou pouvant être gouvernés depuis une passerelle, doivent être équipés d'un système coupant automatiquement le moteur lorsque le conducteur quitte sa place;

b5) ils doivent avoir à bord une écope ou une pompe à main et une ancre avec une corde de 10 m au moins.

2. L'alinéa 1^{er} ne s'applique pas aux:

a) planches à voile;

b) bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;

c) radeaux;

d) bateaux mus par la force musculaire dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m.

3. Pour les motos nautiques seuls les points a4), b1), b2) et b4) de l'alinéa 1^{er} sont d'application.

Toute personne se trouvant à bord d'un tel engin doit toutefois porter un gilet de sauvetage.

Art. 9.03. Plaque d'immatriculation

1. Pour pouvoir se trouver sur les voies navigables ou leurs dépendances, chaque bateau de plaisance doit être muni d'une plaque d'immatriculation.

2. Le prix de la plaque d'immatriculation est de 25 EUR. Ce montant est rattaché à l'indice général des prix à la consommation et évolue par tranches de 2,50 EUR. L'indice du mois de mai 1992 sert de base.

3. La plaque d'immatriculation est délivrée à la demande écrite du propriétaire du bateau de plaisance.²⁸

a) après paiement du montant requis;

b) après remise d'un document attestant sa propriété;

c) sur production de sa carte d'identité;

d) après relevé des caractéristiques de son bateau;

e) sur production de la déclaration écrite de conformité du bateau de plaisance ou de ses éléments et pièces d'équipement, lorsque cette déclaration était obligatoire au moment où le bateau de plaisance ou les éléments et pièces d'équipement ont été mis pour la première fois sur le marché ou ont été mis en service dans l'Espace Economique Européen.

²⁸ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre détermine quelles données doivent être mentionnées dans le relevé des caractéristiques du bateau visé à l'alinéa 3. de l'article 9.03. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

Tout changement relatif aux renseignements communiqués doit être signalé sans délai au service qui a délivré la plaque d'immatriculation. En cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire est tenu de fournir une copie de son certificat de propriété à ce service.

4. La plaque d'immatriculation est définitive et reste attachée au bateau de plaisance, même en cas de changement de propriétaire. Elle doit être renouvelée en cas de perte ou si, par suite de détérioration, elle est devenue illisible.

La plaque d'immatriculation doit être remise au service qui a délivré la plaque d'immatriculation, accompagnée des motifs de sa remise, si:

- a) elle est devenue illisible;
- b) le bateau est définitivement détruit;
- c) le bateau a été vendu à l'étranger.

Un avis de radiation est délivré pour toute plaque d'immatriculation retournée.

5. La plaque d'immatriculation doit être fixée à un endroit apparent à l'extérieur tribord de la poupe ou à l'arrière du bateau. Si la plaque ne peut être fixée à l'un de ces endroits, elle sera apposée à un endroit approprié et suffisamment visible.

6. Cet article ne s'applique pas aux:²⁹

- a) planches à voile;
- b) bateaux gonflables non adaptés pour recevoir un moteur;
- c) radeaux.

Art. 9.04. Conduite d'un bateau de plaisance

1. Le conducteur soit d'un bateau de plaisance dont la coque a une longueur égale ou supérieure à 15 m soit d'un bateau de plaisance à moteur qui peut naviguer à plus de 20 km/heure, doit avoir 18 ans et être titulaire d'un brevet de conduite.

2. Pour conduire un bateau de plaisance à moteur autre que celui visé à l'alinéa 1^{er}, le conducteur doit être âgé:

- a) de 16 ans au moins si le bateau est équipé d'un moteur d'une puissance inférieure à 7355 Watts;
- b) de 18 ans au moins si le bateau est équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 7355 Watts. Cette limite d'âge peut être ramenée à 16 ans si un autre conducteur âgé de 18 ans au moins se trouve à bord.

3. Tout conducteur d'un bateau de plaisance faisant route doit se trouver à l'endroit et dans la position prévus pour assurer la conduite.

4. Tout conducteur d'un bateau de plaisance doit être en état de conduire et posséder l'habileté requise. Il doit en permanence être en mesure d'effectuer toutes les manœuvres de conduite nécessaires et avoir continuellement son bateau sous contrôle.

Art. 9.05. Règles de route supplémentaires

1. Il est interdit de gêner la circulation sur l'eau ou de la mettre en danger en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber des objets ou matières quelconques dans la voie navigable, en y effectuant des

²⁹ Arrêté royal du 24 septembre 2006, art. 4: Le Ministre peut ajouter certains engins destinés ou utilisés comme loisirs aquatiques à la liste prévue à l'alinéa 6. de l'article 9.03. du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures.

manœuvres intempestives ou en y provoquant des remous gênants. Il est également interdit de gêner ou de mettre en danger les usagers des dépendances de la voie navigable.

2. Il est interdit d'embarquer un nombre de personnes qui mettrait en péril la stabilité et la sécurité du bateau de plaisance.

3. Les skieurs nautiques et les conducteurs des bateaux motorisés qui les tirent, doivent se tenir à une distance suffisante des autres bateaux et des rives.

Le conducteur d'un bateau à moteur qui tire un ou plusieurs skieurs nautiques, doit être accompagné d'une personne âgée de 15 ans au moins.

4. Il est interdit de tirer des personnes suspendues dans l'air au-dessus de la surface de l'eau.

Art. 9.06. Usage du moteur lors du stationnement

Il est interdit de maintenir en marche trop longtemps et sans but apparent le moteur d'un bateau de plaisance en stationnement.

Art. 9.07. Navigation à grande vitesse

1. La navigation à une grande vitesse n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.21](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.18](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

2. Le ski nautique et les activités apparentées ne sont autorisés que de jour et par bonne visibilité dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.17](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.14](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

3. L'utilisation à grande vitesse de motos nautiques n'est autorisée que de jour et par bonne visibilité dans les biefs ou parties de biefs délimités par le signal [E.24](#) (appendice 7), qui indique le début de la zone autorisée, et par le signal [A.20](#) (appendice 7), qui en indique la fin.

4. Dans les sections à grande vitesse, la navigation de plaisance à voiles ou à rames est interdite, sauf dispositions contraires.

5. Le numéro de la plaque d'immatriculation, à apposer conformément à [l'article 9.01](#), alinéa 5, doit avoir au moins 0,20 m de haut. Lorsqu'en raison de la construction des bateaux de plaisance, les dimensions prescrites ne peuvent être respectées, la hauteur des caractères peut être réduite au minimum à 0,10 m.

6. Les concours de vitesse et les épreuves d'habileté entre bateaux de plaisance sont interdits.

7. La navigation à grande vitesse est interdite lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

8. Les bateaux de plaisance naviguant à grande vitesse doivent régler leur vitesse de manière à ne pas provoquer de remous nuisibles.

Art. 9.08. Bateaux de plaisance étrangers

1. Les bateaux de plaisance étrangers dûment immatriculés dans leur pays d'origine sont dispensés de la plaque d'immatriculation prévue à [l'article 9.03](#).

2. Les conducteurs des bateaux de plaisance étrangers doivent être en possession des documents de bord requis par leur pays d'origine.

3. Les bateaux de plaisance étrangers naviguant à grande vitesse doivent battre leur pavillon national et porter sur la proue le sigle de leur pays d'origine ([appendice 1](#)).

Art. 9.09. Exceptions

Ne sont pas considérés comme bateaux de plaisance:

a) les barquettes de bateliers, à l'exception de celles qui naviguent à grande vitesse, qui sont identifiées conformément à [l'article 2.02](#), alinéa 3;

b) les canots des passages d'eau publics appartenant au passeur. Ils doivent porter l'indication "Passage d'eau public de ..." ainsi que le nom du concessionnaire.

CHAPITRE 10. BATEAUX A PASSAGERS

Art. 10.01. Equipement de sécurité

Les bateaux à passagers doivent être munis d'un équipement de sécurité, le tout en bon état et placé de façon à pouvoir servir à tout instant à sa destination.

Art. 10.02. Embarquement et débarquement des voyageurs

1. Sauf dans les sas et aux endroits munis d'escaliers ou d'autres dispositifs adaptés, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se font au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté.

2. Si un bateau à passagers ne peut accoster directement à un débarcadère près duquel se trouve déjà un bateau, une installation flottante ou un matériel flottant en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs et des marchandises venant du bateau arrivé en dernier lieu ou devant y embarquer. Le passage d'un bateau, d'une installation flottante ou du matériel flottant à l'autre bateau s'opère au moyen d'une passerelle, bordée de garde-corps de chaque côté.

Art. 10.03. Nombre de passagers

Sans préjudices d'autres prescriptions, le nombre de passagers ne peut pas compromettre la stabilité ni la bonne conduite du bateau.

CHAPITRE 11. DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

Art. 11.01. Signalisation supplémentaire pour les bateaux à capacité de manœuvre restreinte

1. Un bateau à capacité de manœuvre restreinte qui vient directement de la mer ou qui s'y rend doit porter les signaux supplémentaires ([croquis 78, appendice 3](#)):

- de nuit:

trois feux rouges, visibles de tous les côtés, placés verticalement;

- de jour:

un cylindre noir.

2. Ces signaux doivent être conformes au "Règlement international pour prévenir les abordages en mer".

Art. 11.02. Signalisation supplémentaire pour les bateaux transportant certaines matières dangereuses

1. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend et qui transporte des matières dangereuses telles que visées en [appendice 13](#), ou qui n'a pas encore été dégazé ou débarrassé des résidus après le transport de telles matières, doit porter les signaux supplémentaires ([croquis 79, appendice 3](#)):

- de nuit:

un feu clair rouge, visible de tous les côtés;

- de jour:

le pavillon "B" du "Code international des Signaux".

2. Ces signaux doivent être placés à l'endroit le plus visible et à une hauteur d'au moins 6 m.

Art. 11.03. Pavillons du Code international des Signaux

Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend peut donner des signaux par les pavillons "A", "B", "G", "H", "P", "Q" et "Z" du "Code international des Signaux".

Art. 11.04. Feu blanc

1. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend ne doit pas donner le signal jaune, prévu à [l'article 4.01](#), alinéa 2.

2. Un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend peut compléter les signaux sonores de [l'appendice 6, chapitre A](#), par un signal lumineux blanc, tel que prévu dans le règlement international pour prévenir les abordages en mer ([croquis 80, appendice 3](#)). Dans ce cas le bateau ne peut pas montrer le signal lumineux jaune, tel que visé à l'alinéa 1^{er}.

3. Le signal lumineux blanc peut être répété suivant les circonstances.

4. Cet article ne s'applique pas aux coups ou aux volées de cloches.

Art. 11.05. Règles de priorité particulières

1. En dérogation à [l'article 6.03.bis](#), alinéa 2; à [l'article 6.04](#), alinéa 2; à [l'article 6.07](#), alinéa 1^{er}.d); à [l'article 6.13](#); à [l'article 6.14](#); à [l'article 6.16](#), alinéas 1^{er} et 3; et à [l'article 6.23](#), un bateau doit laisser l'espace nécessaire à un bateau, qui porte les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), afin qu'il puisse continuer sa route et manœuvrer. Il ne peut pas exiger que le bateau en question s'écarte en sa faveur.

2. [L'article 6.09](#), alinéa 2, ne s'applique pas au bateau qui porte les signaux, visés à [l'article 11.01](#), et qui est dépassé par un autre bateau.

3. Lors d'une rencontre, si un des bateaux porte les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), l'article 6.05 ne s'applique pas.

4. Les bateaux qui portent les signaux, prévus à [l'article 11.01](#), doivent se comporter suivant les règles de routes, prévus au [chapitre 6](#), sauf dans la situation mentionnée à l'alinéa 3.

Art. 11.06. Stationnement à proximité d'un bateau transportant certaines matières dangereuses

Sauf dispositions contraires, un bateau, qui doit porter la marque mentionnée à [l'article 11.02](#), ne peut pas stationner à moins de 50 m d'autres bateaux.

APPENDICE 1. LETTRE OU COMBINAISON DE LETTRES INDIQUANT LE PAYS DU PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'ENREGISTREMENT DU BATEAU.

A	Autriche
B	Belgique
BG	Bulgarie
BY	Bélarus
CH	Suisse

CZ	République tchèque
D	Allemagne
F	France
FI	Finlande
HR	Croatie
HU	Hongrie
I	Italie
L	Luxembourg
LT	Lituanie
MD	République moldave
N	Pays-Bas
NO	Norvège
P	Portugal
PL	Pologne
R	Roumanie
RUS	Fédération de Russie
SE	Suède
SK	Slovaquie
UA	Ukraine
YU	Serbie - et - Monténégro

APPENDICE 2. (non repris)

APPENDICE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX

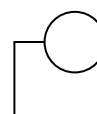
I. GENERALITES

1. Les croquis du présent appendice ne sont donnés qu'à titre explicatif. Seul le texte du règlement a force de loi.

2. Les symboles suivants sont employés:

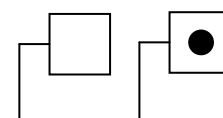
Feu fixe visible de tous les côtés;

([Art. 3.01](#), alinéa 8)



Feu fixe visible sur un arc d'horizon limité. Lorsque ce symbole porte un point en son centre, il représente un feu non visible par l'observateur dans la situation esquissée.

([Art. 3.01](#), alinéa 8)



Feu scintillant

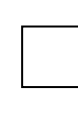


Feu facultatif ou temporaire



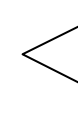
Pavillon ou panneau

([Art. 3.03](#))



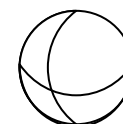
Flamme

([Art. 3.03](#))



Ballon

([Art. 3.04](#))



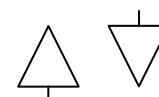
Cylindre

([Art. 3.04](#))



Cône

([Art. 3.04](#))



Bicône

([Art. 3.04](#))



Réflecteur radar

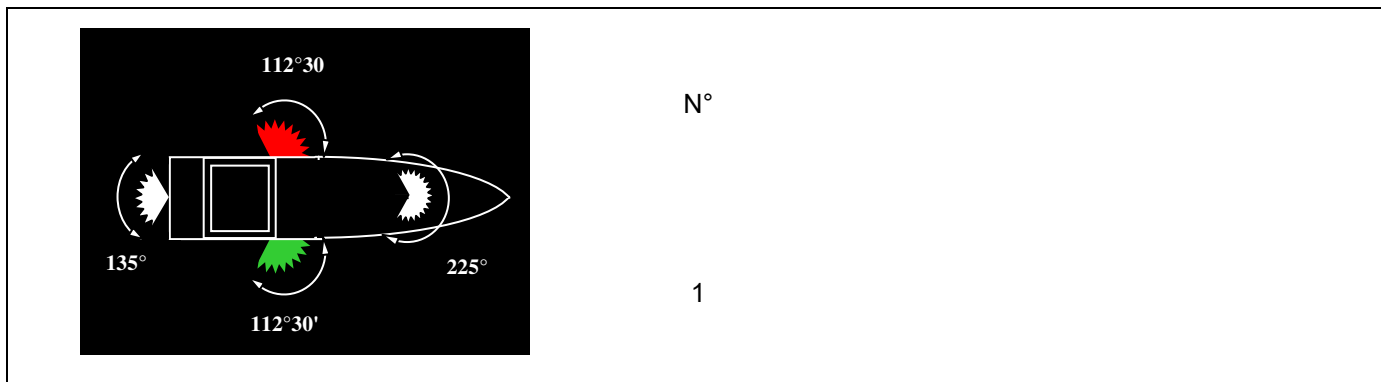


3. Dans les schémas suivants, les feux ont la couleur indiquée ci-après:

- feu de mât: blanc;
- feu de poupe: blanc, sauf indication contraire;
- feu de côté tribord: vert;
- feu de côté bâbord: rouge;

La couleur des autres signaux est indiquée dans chaque schéma.

4. [Art. 3.01](#), alinéa 8: arc d'horizon sur lequel est projetée la lumière du feu de mât, des feux de côté et du feu de poupe.

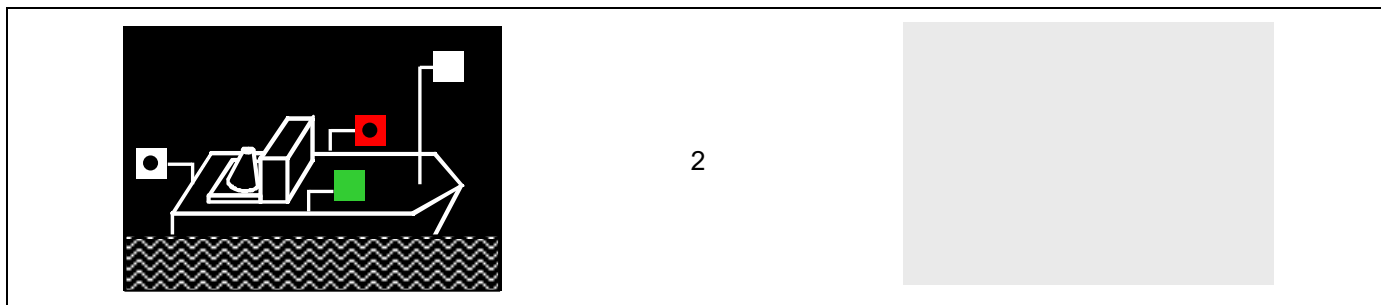


De nuit

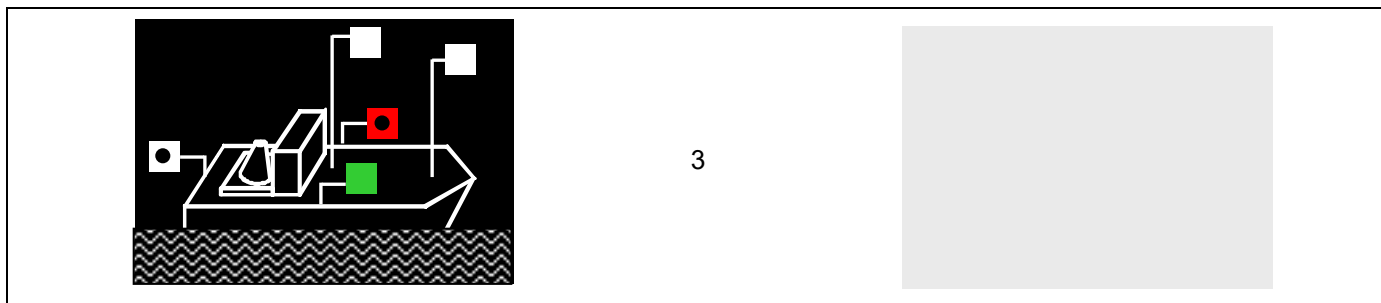
N°

De jour

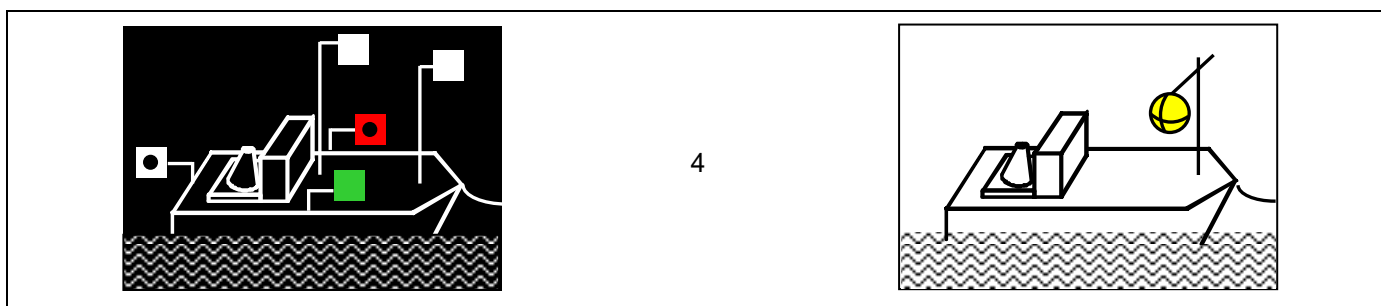
II. SIGNALISATION EN COURS DE ROUTE



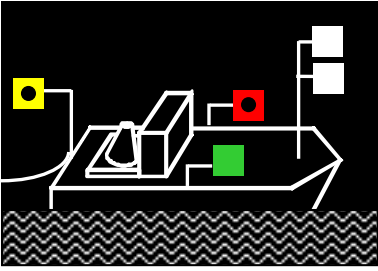
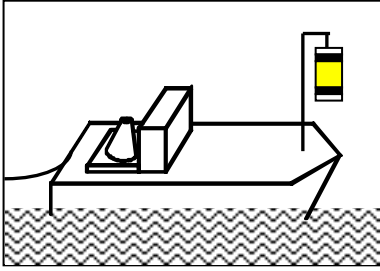
[Art. 3.08](#), alinéa 1^{er}: grand bateau motorisé isolé.



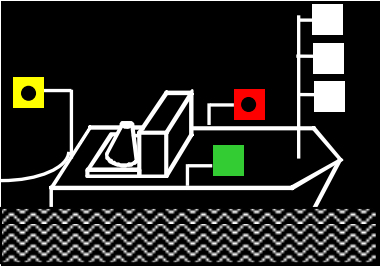
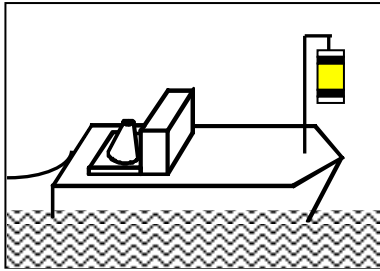
[Art. 3.08](#), alinéa 2: grand bateau motorisé isolé portant un deuxième feu de mât. Ce deuxième feu de mât est obligatoire pour les bateaux de plus de 110 m de long.



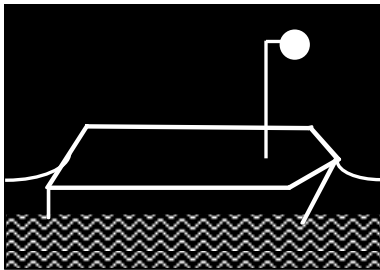
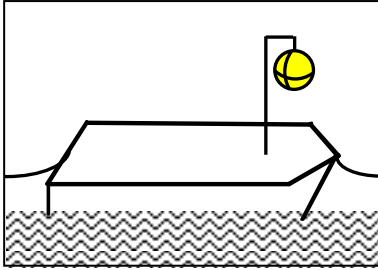
[Art. 3.08](#), alinéa 3: grand bateau motorisé assisté (le ballon est jaune).

De nuit	N°	De jour
	5	

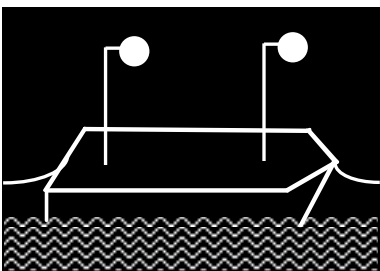
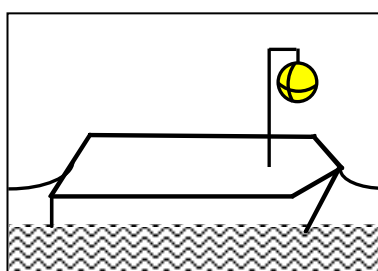
[Art. 3.09](#), alinéa 1er: bateau motorisé qui remorque ou assiste (le cylindre est jaune, bordé en haut comme en bas d'une bande noire et d'une bande blanche; le feu de poupe est jaune).

	6	
---	---	---

[Art. 3.09](#), alinéa 2: bateaux motorisés ne naviguant pas en file qui remorquent ou assistent (le cylindre est jaune, bordé en haut comme en bas d'une bande noire et d'une bande blanche; le feu de poupe est jaune).

	7	
---	---	--

[Art. 3.09](#), alinéa 3: bateau remorqué (le ballon est jaune).

	8	
---	---	--

[Art. 3.09](#), alinéa 3: bateau remorqué de plus de 110 m de long (le ballon est jaune).

De nuit	N°	De jour
	9	

[Art. 3.09](#), alinéa 3: convoi remorqué formé de plus de deux bateaux accouplés bord à bord (les ballons sont jaunes).

	10	
--	----	--

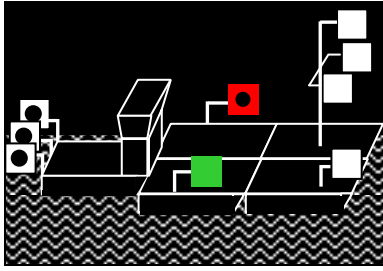
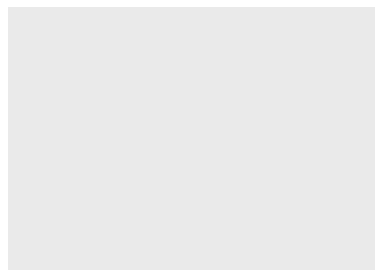
[Art. 3.09](#), alinéa 4: dernière longueur d'un convoi remorqué (le ballon est jaune).

	11	
--	----	--

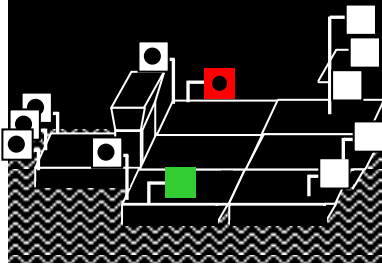
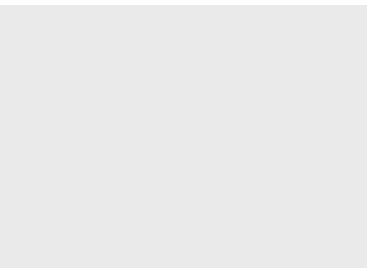
[Art. 3.09](#), alinéa 4: dernière longueur d'un convoi remorqué formée de plus de deux bateaux accouplés bord à bord (les ballons sont jaunes).

	12	
--	----	--

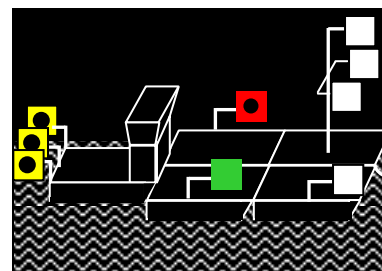
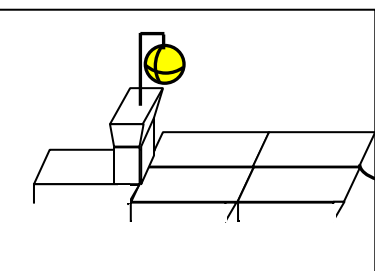
[Art. 3.09](#), alinéa 5: bateau d'un convoi remorqué venant directement de la mer ou se rendant directement en mer (le ballon est jaune).

De nuit	N°	De jour
	13	

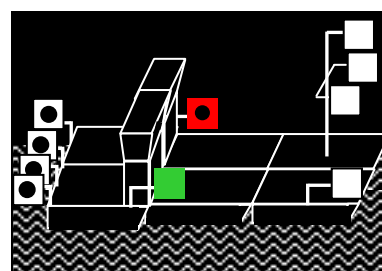
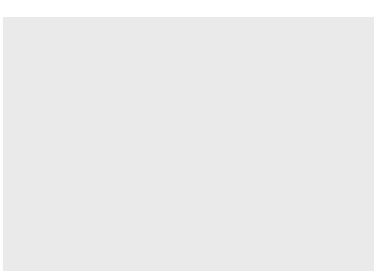
[Art. 3.10](#), alinéa 1^{er}: convoi poussé.

	14	
---	----	---

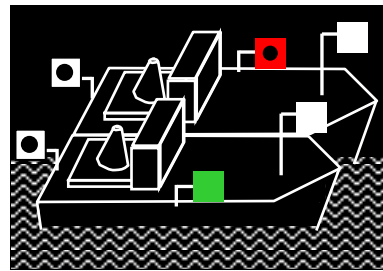
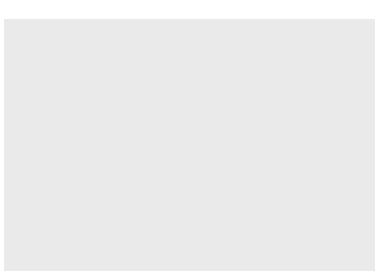
[Art. 3.10](#), alinéa 1^{er}.c)ii): convoi poussé dont les bateaux (extérieurs), qui sont visibles de l'arrière sur toute leur largeur, doivent porter un feu de poupe.

	15	
--	----	--

[Art. 3.10](#), alinéa 2: convoi poussé assisté (les feux de poupe sont jaunes; le ballon est jaune).

	16	
---	----	---

[Art. 3.10](#), alinéa 3: deux pousseurs.

	17	
---	----	---

[Art. 3.11](#), alinéa 1^{er}: formation à couple: deux bateaux motorisés.

De nuit	N°	De jour
	18	

[Art. 3.11](#), alinéa 1^{er}: formation à couple formée d'un bateau motorisé et d'un bateau autre qu'un bateau motorisé.

	19	
--	----	--

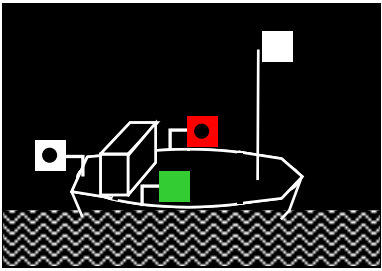
[Art. 3.11](#), alinéa 2: formation à couple assistée (les ballons sont jaunes).

	20	
--	----	--

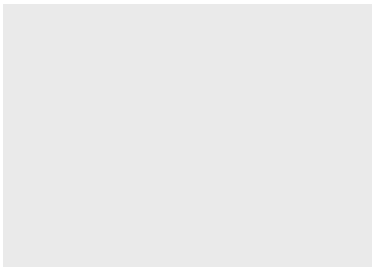
[Art. 3.12](#), alinéa 1^{er}: grand bateau à voiles (le feu de mât supérieur est rouge, le feu de mât inférieur est vert).

	21	
--	----	--

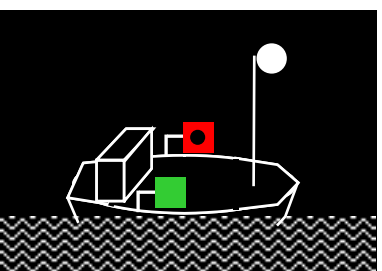
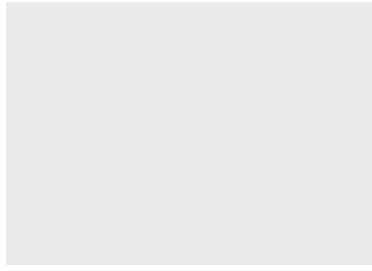
[Art. 3.12](#), alinéa 2; [art. 3.13](#), alinéa 5bis: bateau à voiles qui fait route à la voile et utilise en même temps ses moyens de propulsion mécanique (le cône est noir).

De nuit	N°	De jour
	22	

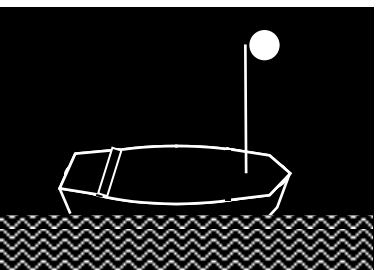
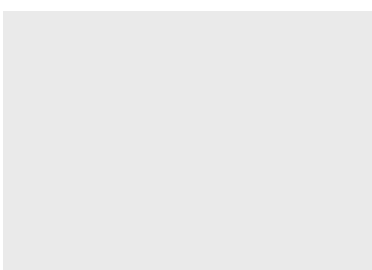
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}.b)ii): menue embarcation motorisée isolée.

	23	
---	----	---

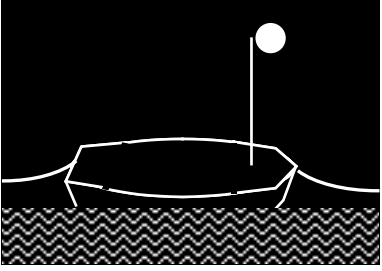
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}.c): menue embarcation motorisée isolée portant les feux de côté placés directement l'un contre l'autre ou incorporés dans une même lanterne à la proue ou à proximité de celle-ci.

	24	
--	----	--

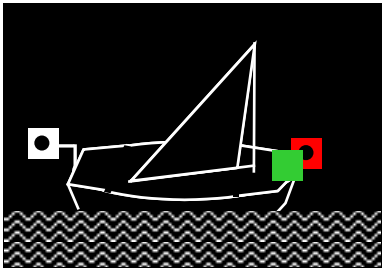
[Art. 3.13](#), alinéa 1^{er}: menue embarcation motorisée isolée qui, à la place du feu de mât et d'un feu de poupe, porte un feu clair blanc visible de tous les côtés.

	25	
---	----	---

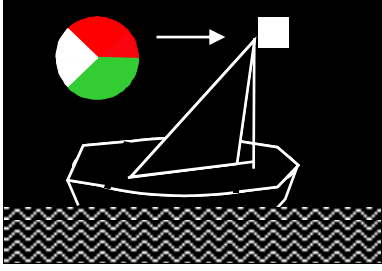
[Art. 3.13](#), alinéa 2: menue embarcation motorisée non pontée isolée de moins de 7 m de long, dont la vitesse maximale est de 13 km/h.

De nuit	N°	De jour
	26	

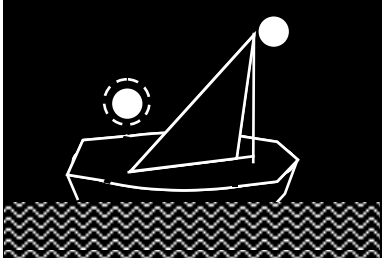
[Art. 3.13](#), alinéa 4: menue embarcation remorquée ou menée à couple par un autre bateau.

	27	
---	----	--

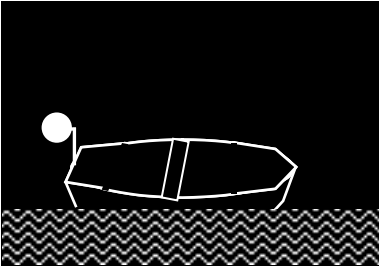
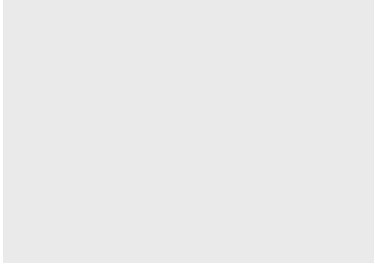
[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles.

	28	
--	----	--

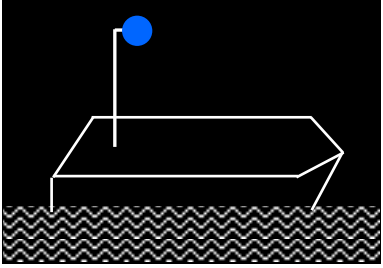
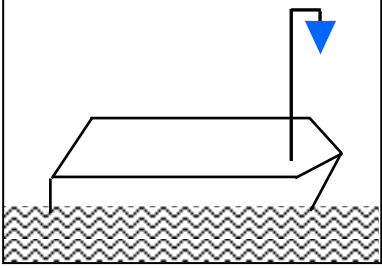
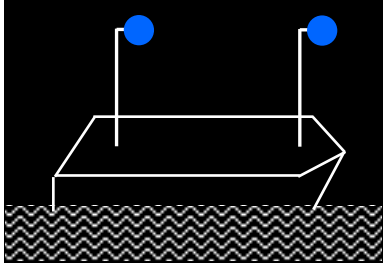
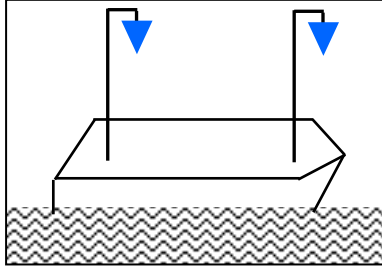
[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles dont les feux de côtés et le feu de poupe sont incorporés dans une seule lanterne au sommet du mât.

	29	
---	----	--

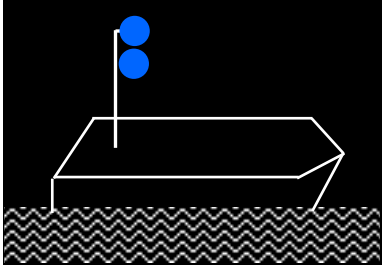
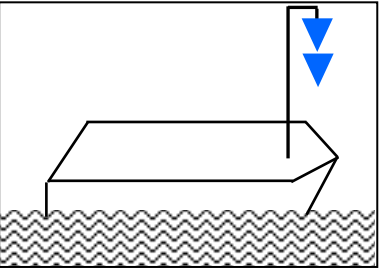
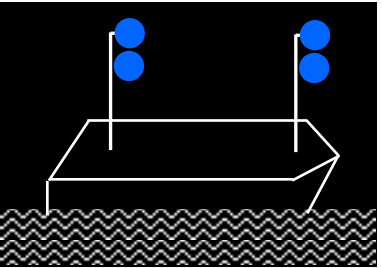
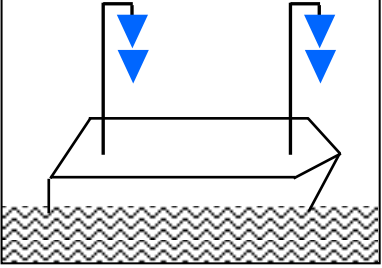
[Art. 3.13](#), alinéa 5: menue embarcation à voiles de moins de 7 m de long. Le deuxième feu ne doit être montré qu'en cas de risque d'abordage à l'approche d'un autre bateau.

De nuit	N°	De jour
	30	

[Art. 3.13](#), alinéa 6: menue embarcation mue par la force musculaire.

	31	
		

[Art. 3.14](#), alinéa 1^{er} et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certains produits inflammables et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (le feu et les cônes sont bleus).

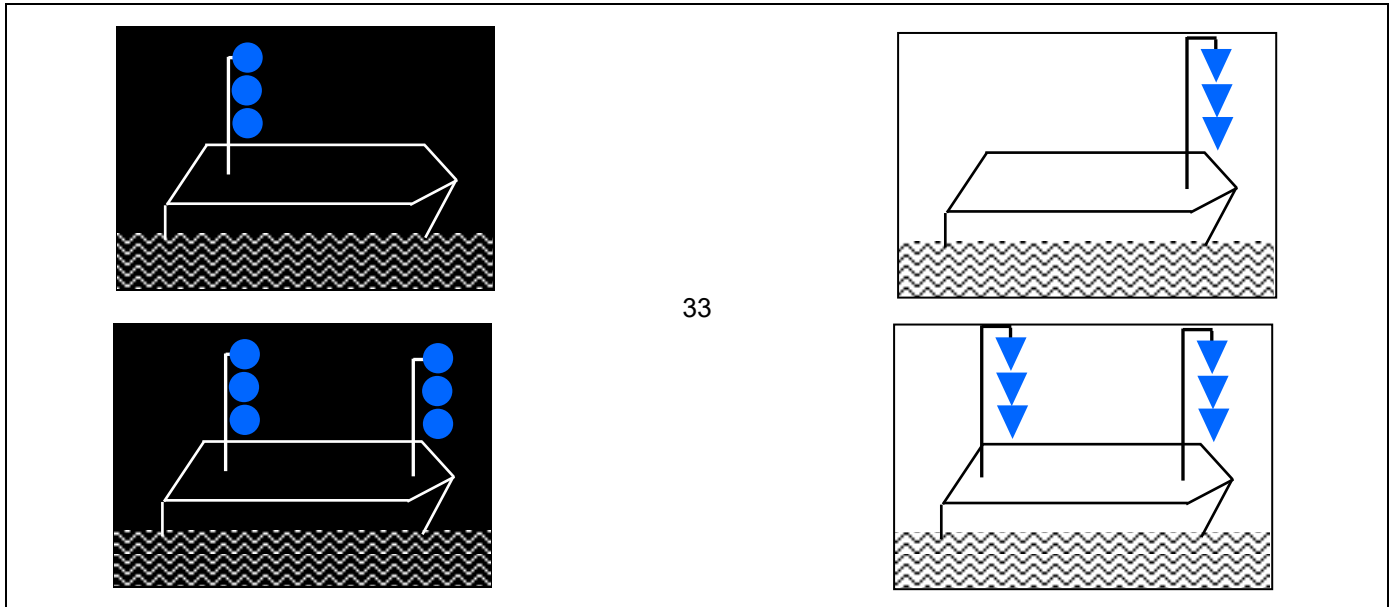
	32	
		

[Art. 3.14](#), alinéa 2 et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certains produits nocifs pour la santé et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).

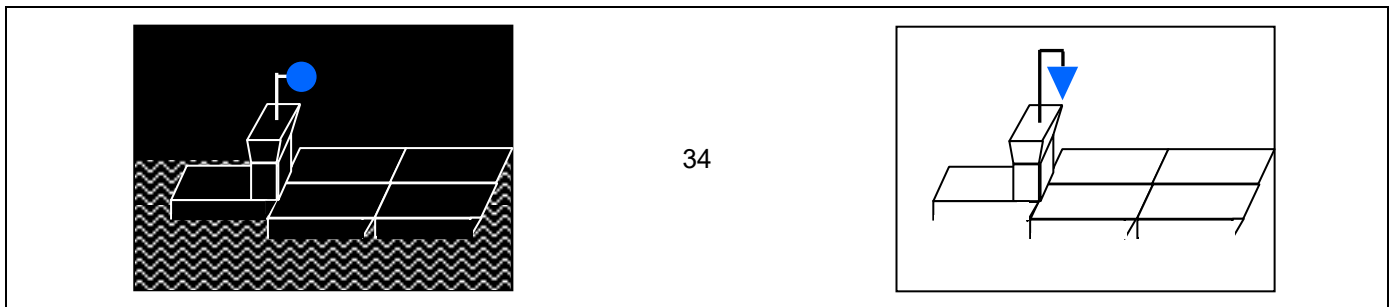
De nuit

N°

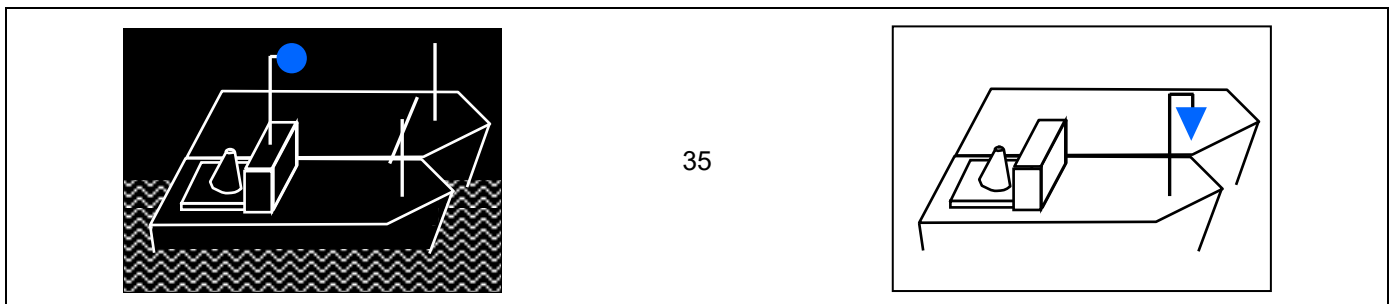
De jour



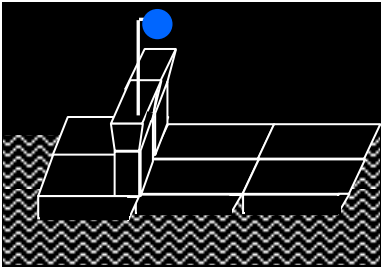
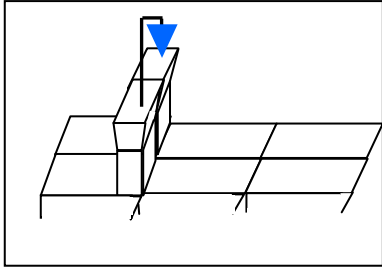
[Art. 3.14](#), alinéa 3 et 8: signalisation supplémentaire pour bateaux transportant certaines matières explosives et qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).



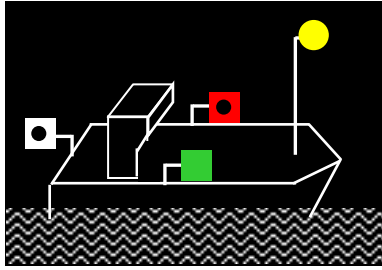
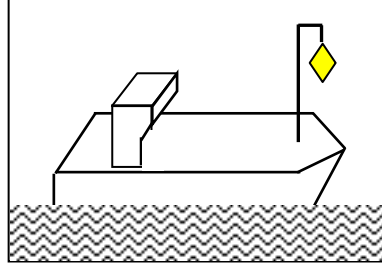
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour convois poussés transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).



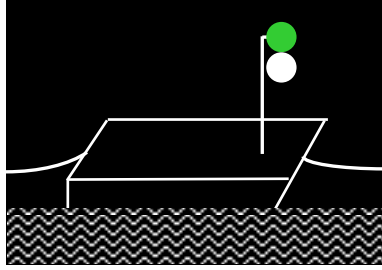
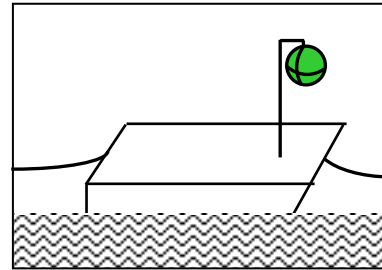
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour formations à couple transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).

De nuit	N°	De jour
	36	

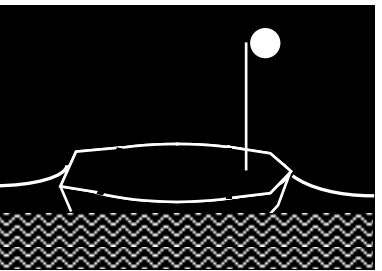
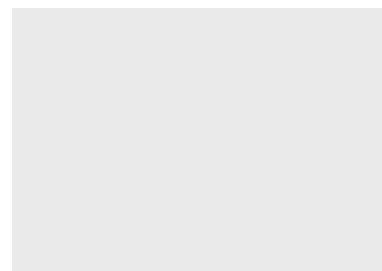
[Art. 3.14](#), alinéa 4: signalisation supplémentaire pour un convoi poussé propulsé par deux pousseurs naviguant côte à côte et transportant des matières dangereuses (1, 2 ou 3 feux ou cônes des matières dangereuses) (les feux et les cônes sont bleus).

	37	
---	----	--

[Art. 3.15](#): bateau à passagers dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m (le feu et le bicône sont jaunes).

	38	
---	----	--

[Art. 3.16](#), alinéa 1^{er}: bac ne navigant pas librement (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; le ballon est vert).

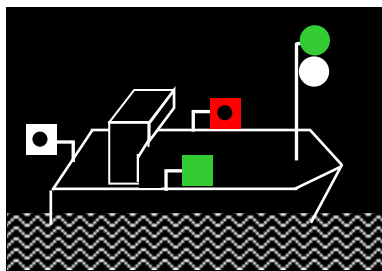
	39	
---	----	--

[Art. 3.16](#), alinéa 2: canot ou flotteur de tête d'un bac à câble longitudinal (le feu est blanc).

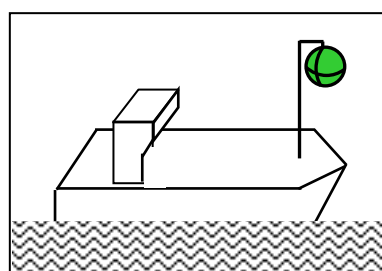
De nuit

N°

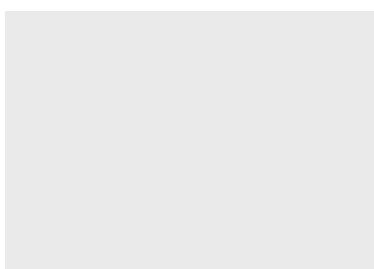
De jour



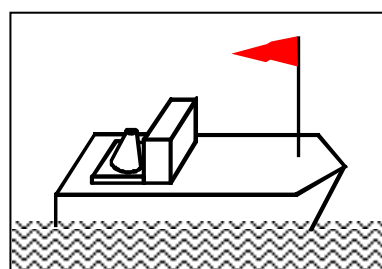
40



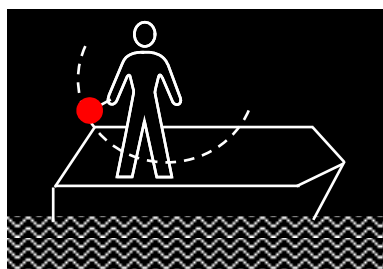
[Art. 3.16](#), alinéa 3: bac navigant librement (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; le ballon est vert).



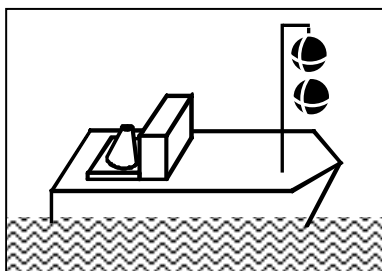
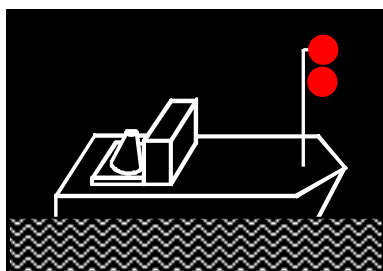
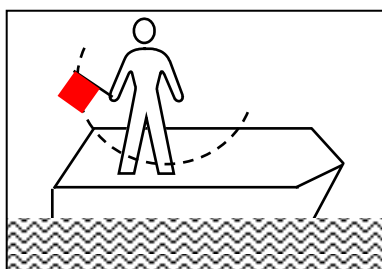
41



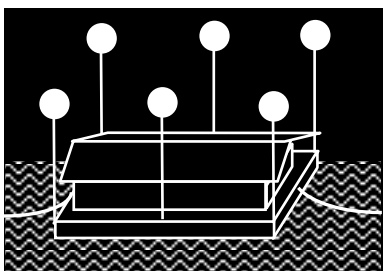
[Art. 3.17](#): signalisation supplémentaire pour un bateau jouissant de la priorité de passage (la flamme est rouge).



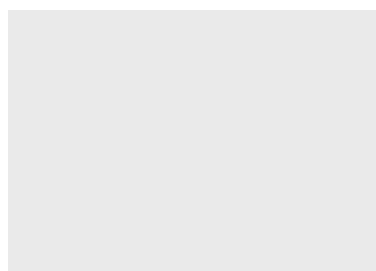
42



[Art. 3.18](#), alinéa 1^{er}: signalisation supplémentaire pour bateaux incapables de manœuvrer (les feux et les flammes sont rouges; le ballon est noir).

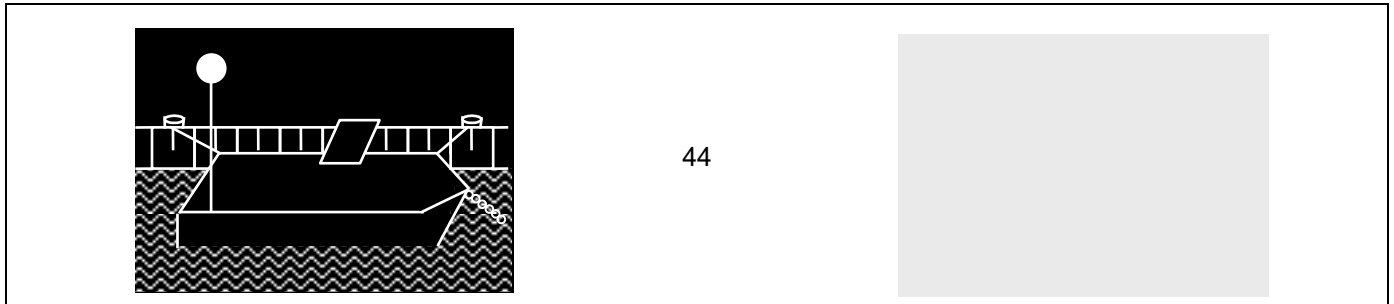


43

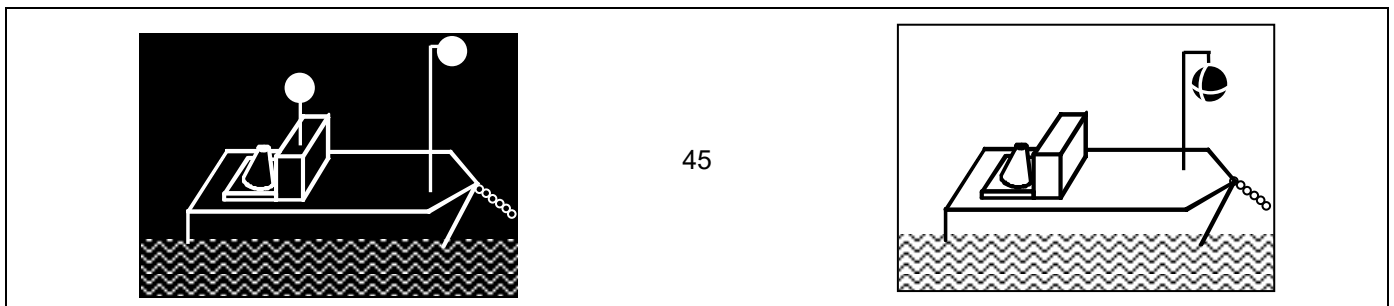


[Art. 3.19](#): matériel flottant faisant route ou installation flottante faisant route (les feux sont blancs).

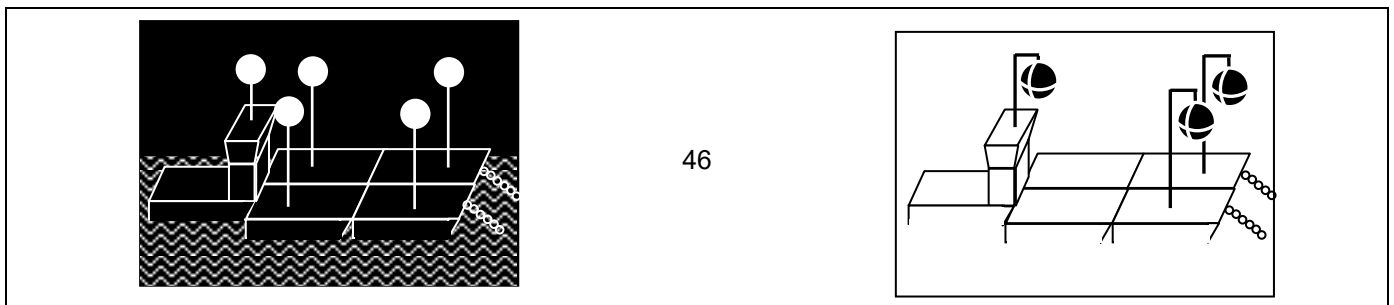
III. SIGNALISATION EN STATIONNEMENT



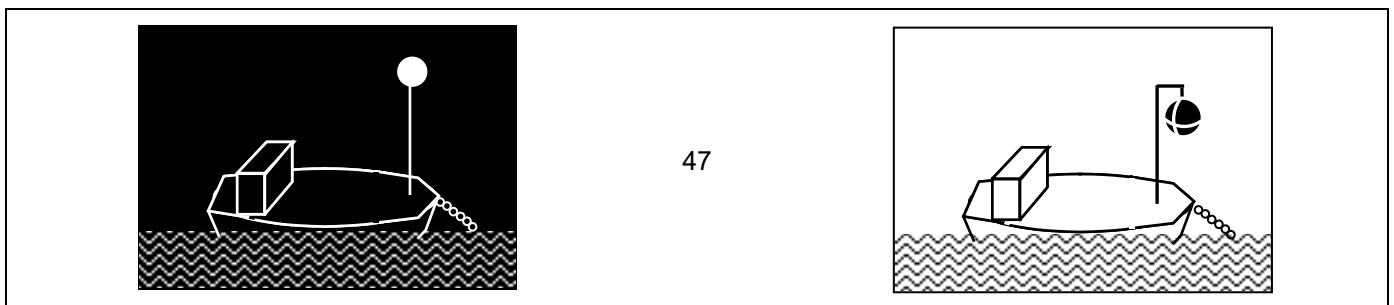
[Art. 3.20](#), alinéa 1^{er}: bateau amarré (le feu est blanc).



[Art. 3.20](#), alinéa 2: grand bateau à l'ancre (les feux sont blancs; le ballon est noir).



[Art. 3.20](#), alinéa 3: convoi poussé à l'ancre (les feux sont blancs; les ballons sont noirs).

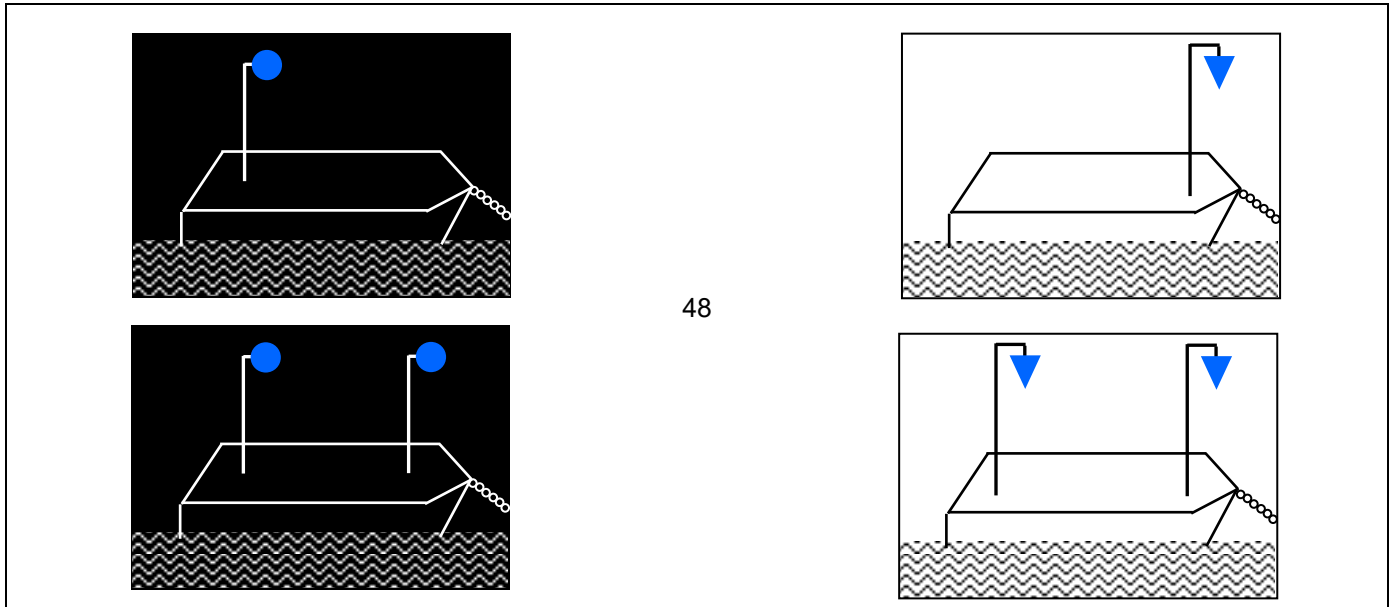


[Art. 3.20](#), alinéa 4: menue embarcation à l'ancre (le feu est blanc; le ballon est noir).

De nuit

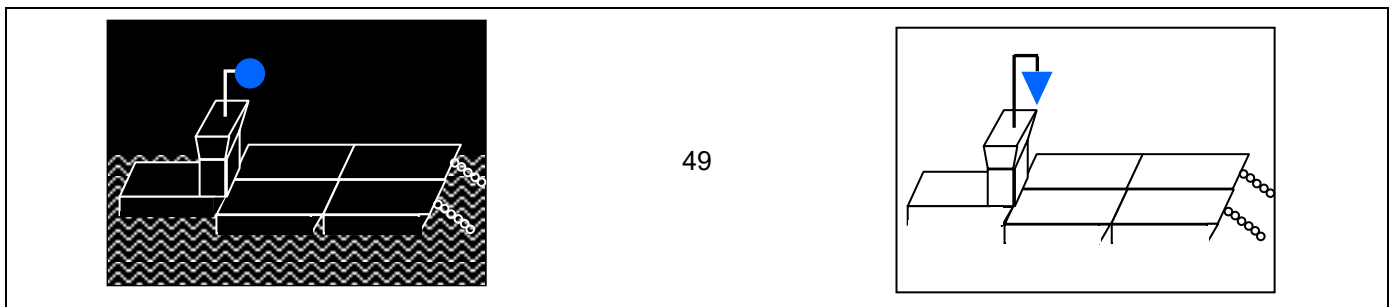
N°

De jour



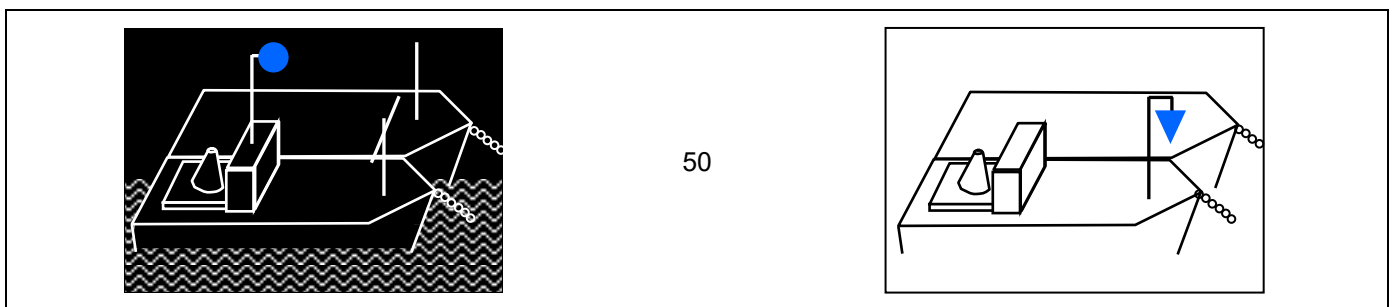
48

[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) pour bateaux en stationnement transportant certaines matières dangereuses et ne faisant pas partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple (les feux et les cônes sont bleus).



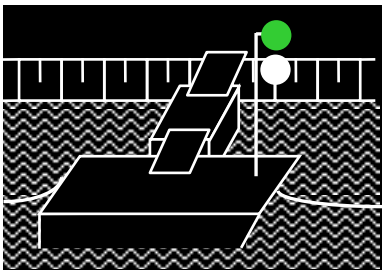
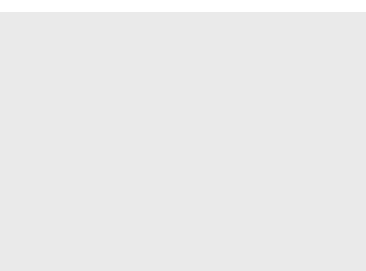
49

[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) des convois poussés en stationnement transportant certaines matières dangereuses (les feux et les cônes sont bleus).

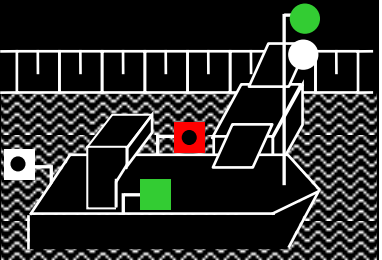
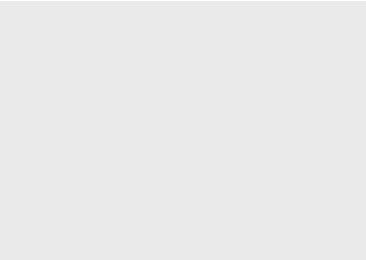


50

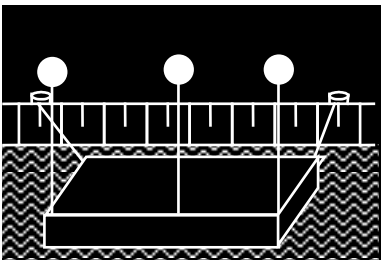
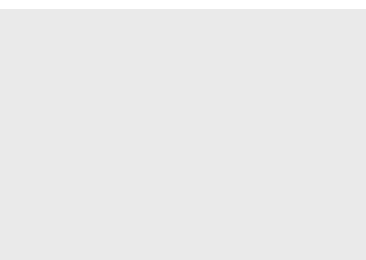
[Art. 3.21](#): signalisation supplémentaire (1, 2 ou 3 feux ou cônes en fonction des matières dangereuses) des formations à couple en stationnement transportant certaines matières dangereuses (les feux et les cônes sont bleus).

De nuit	N°	De jour
	51	

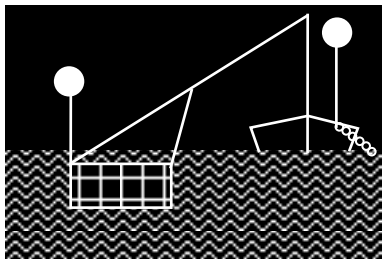
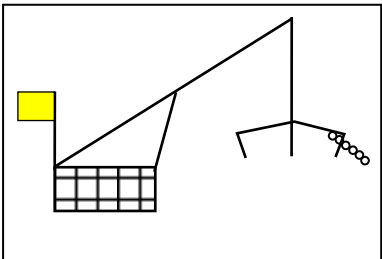
[Art. 3.22](#), alinéa 1^{er}: bac ne navigant pas librement à son débarcadère (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc).

	52	
---	----	--

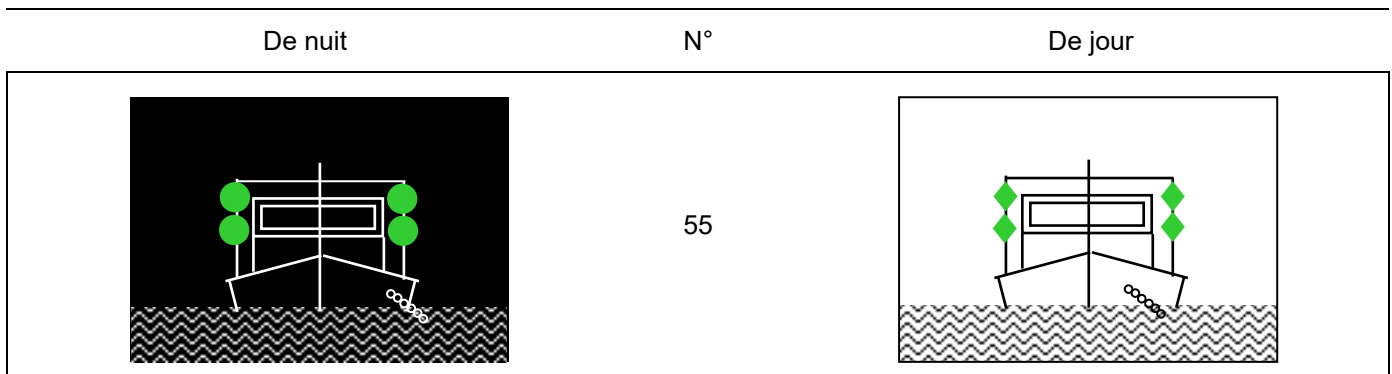
[Art. 3.22](#), alinéa 2: bac navigant librement en service à son débarcadère (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc).

	53	
---	----	--

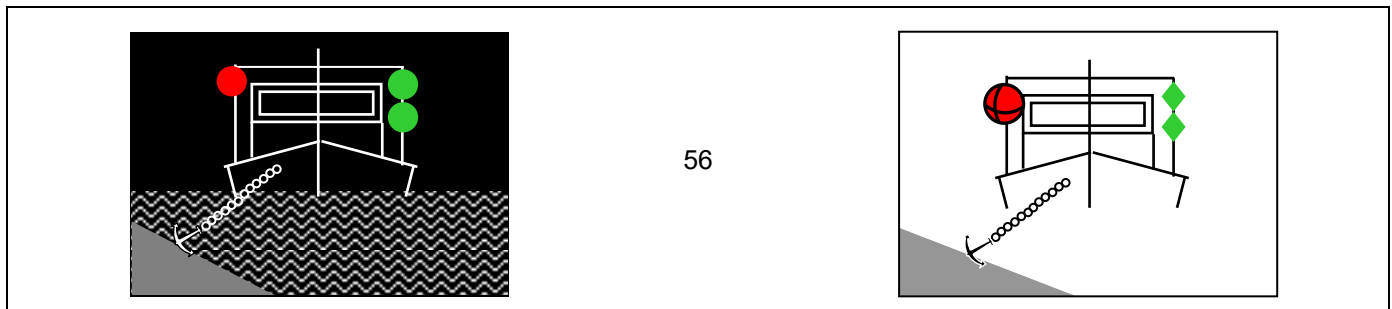
[Art. 3.23](#): matériel flottant ou installation flottante en stationnement (les feux sont blancs).

	54	
---	----	--

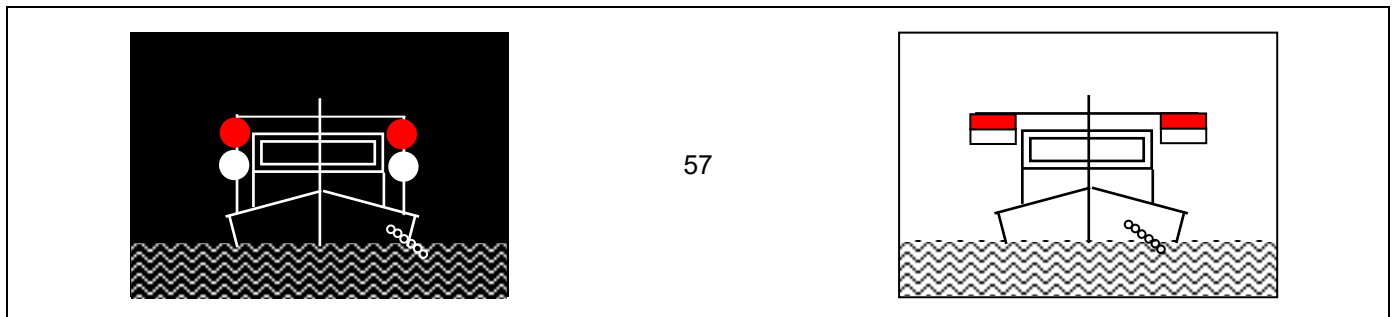
[Art. 3.24](#): signalisation supplémentaire pour les filets et perches des bateaux en stationnement en train de pêcher (le feu est blanc, le pavillon est jaune).



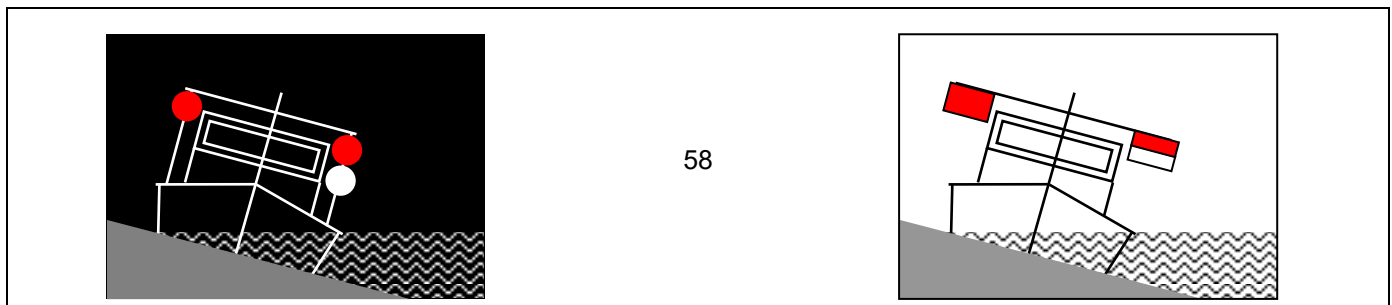
[Art. 3.25](#), alinéa 1er.a): engin flottant au travail ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre des deux côtés (les feux et bicônes sont verts).



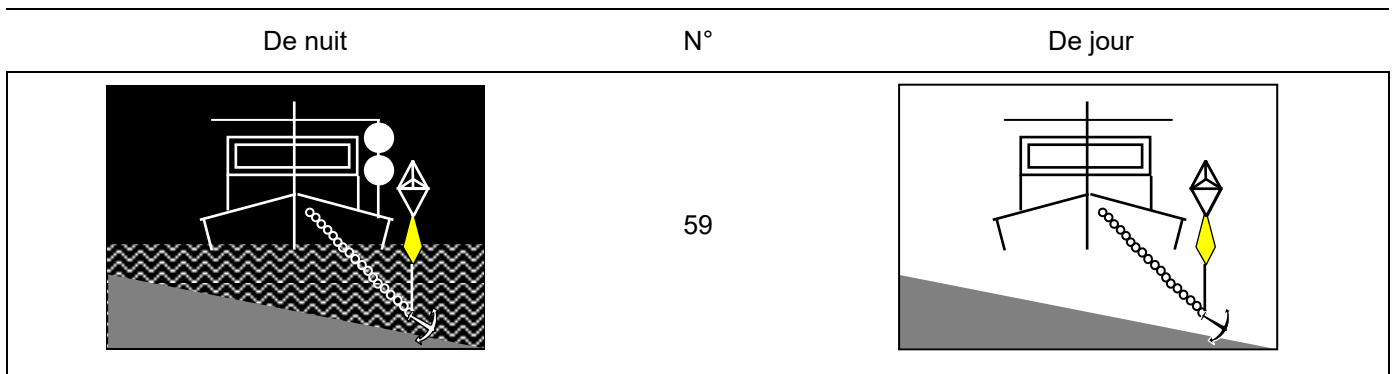
[Art. 3.25](#), alinéa 1er.a) et b): engin flottant au travail ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre que d'un seul côté (du côté où le passage est entravé, le feu et le ballon sont rouges, du côté libre les signaux sont verts).



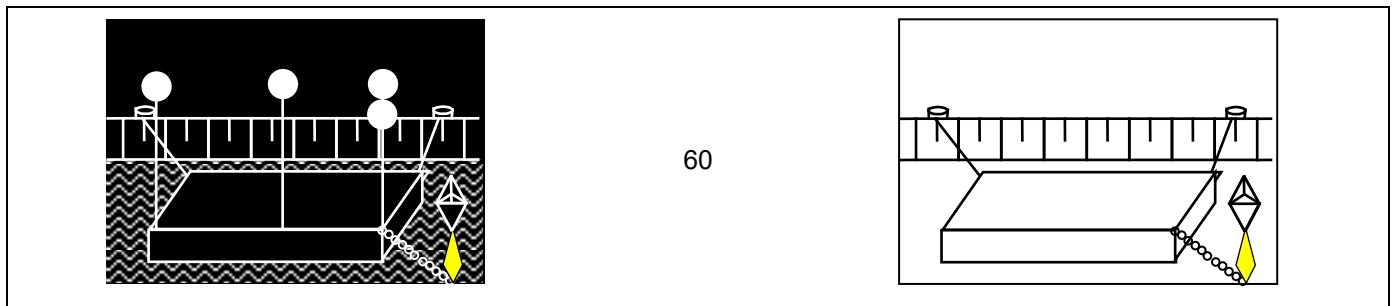
[Art. 3.25](#), alinéa 1er.c): engin flottant au travail, bateau échoué ou coulé ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre des deux côtés. Avec obligation d'éviter les remous gênants (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est blanc; la moitié supérieure du panneau est rouge, la moitié inférieure est blanche).



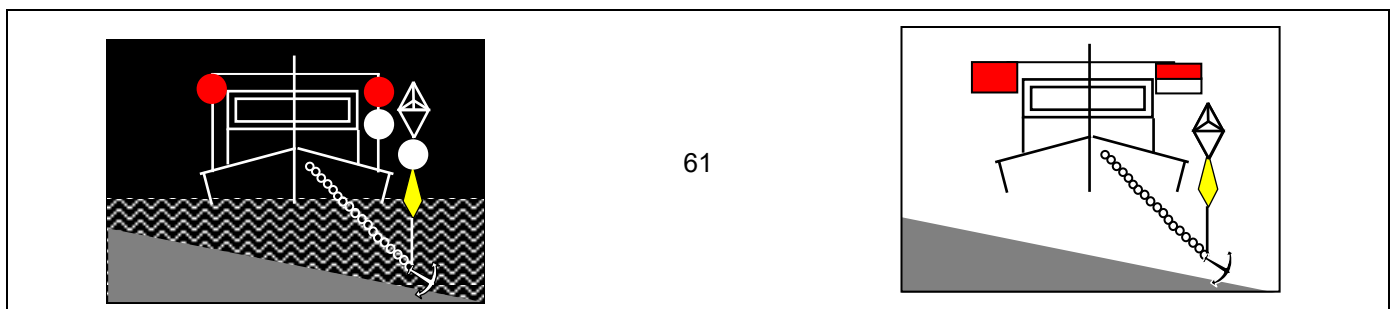
[Art. 3.25](#), alinéa 1er.c) et d): engin flottant au travail, bateau échoué ou coulé ou bateau effectuant des travaux dans le chenal; passage libre que d'un seul côté. Avec obligation d'éviter les remous gênants (du côté entravé, le feu et le pavillon sont rouges; du côté libre, les signaux sont identiques à ceux du schéma 57).



[Art. 3.26](#), alinéa 1 et 3: bateau dont les ancrs peuvent constituer un danger pour la navigation (les feux sont blancs, le flotteur est jaune).

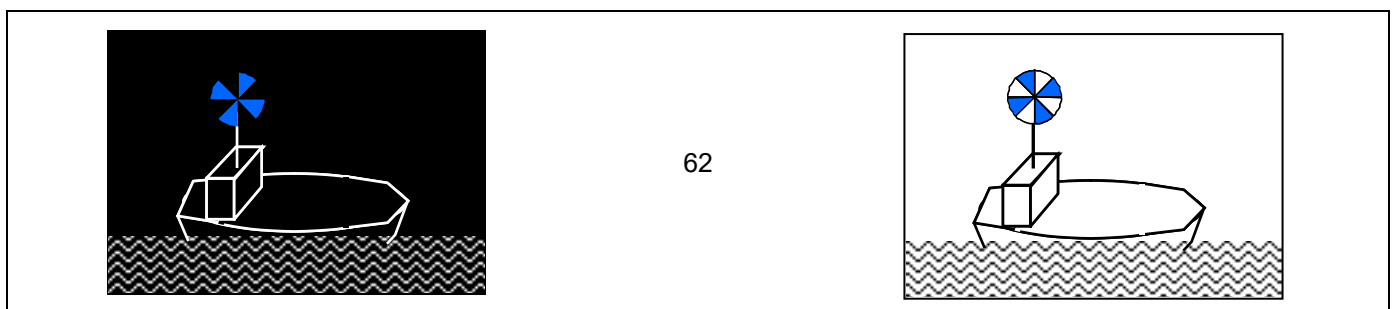


[Art. 3.26](#), alinéa 2 et 3: matériel flottant ou installation flottante dont les ancrs peuvent constituer un danger pour la navigation (les feux sont blancs, le flotteur est jaune).

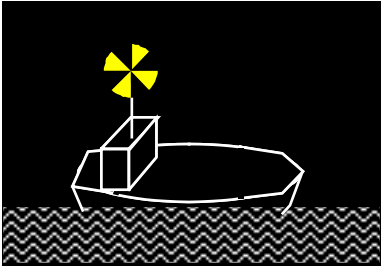
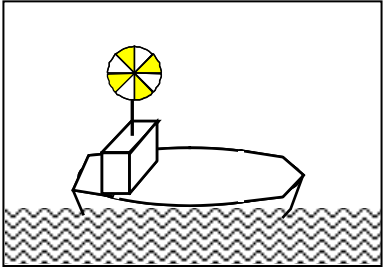


[Art. 3.26](#), alinéa 4: engin flottant au travail dont les ancrs peuvent constituer un danger pour la navigation (le feu du flotteur est blanc; le flotteur est jaune; les autres signaux sont identiques à ceux du schéma 58).

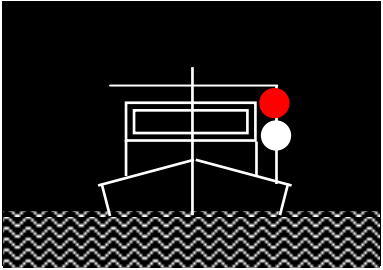
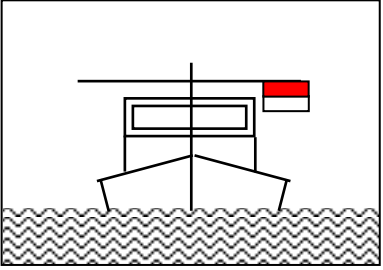
IV. SIGNAUX PARTICULIERS




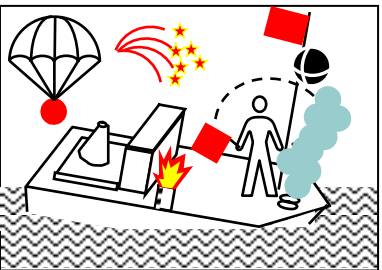
[Art. 3.27](#): signalisation supplémentaire des bateaux des autorités de contrôle ou des bateaux des services d'incendie (le feu scintillant est bleu).

De nuit	N°	De jour
	63	



[Art. 3.28](#): signalisation supplémentaire pour bateaux effectuant des travaux dans le chenal ou à proximité de celui-ci (le feu scintillant est jaune).

	64	
---	----	---



[Art. 3.29](#): signalisation supplémentaire des bateaux, matériels flottants et installations flottantes qui veulent être protégés contre les remous gênants (le feu supérieur est blanc; la moitié supérieure du panneau est rouge, la moitié inférieure est blanche).

	65	
---	----	--


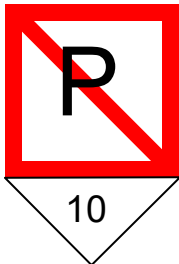
[Art. 3.30](#): bateau en détresse demandant du secours (fusées, fusées lumineuses, fusées à parachute et bombes fumigènes produisant une lumière rouge).

	66	
---	----	---

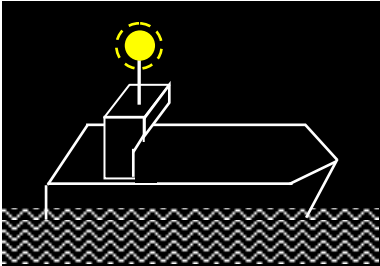
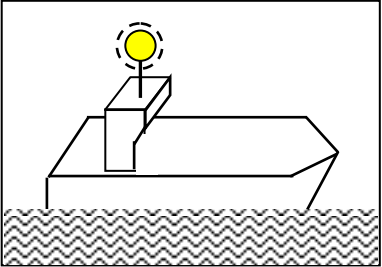
[Art. 3.31](#): interdiction d'accéder à bord pour les personnes non autorisées (le bord et la diagonale sont rouges).

De nuit	N°	De jour
	67	

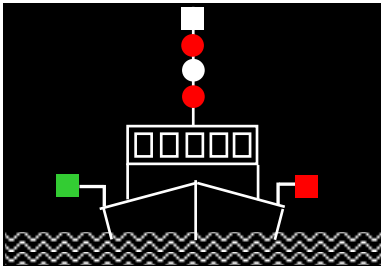
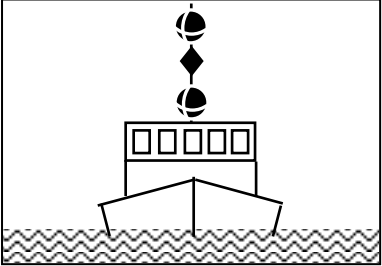
[Art. 3.32](#): feu et flamme nue interdite et défense de fumer (le bord et la diagonale sont rouges).

	68	
---	----	---

[Art. 3.33](#): interdiction de stationner latéralement près d'un bateau (le bord et la diagonale sont rouges).

	69	
--	----	---

[Art. 4.01](#), alinéa 2: signalisation supplémentaire pour un grand bateau motorisé qui émet un signal sonore (le feu est jaune).

	70	
---	----	--

[Art. 3.34](#), alinéa 1er: bateau à capacité de manœuvre restreinte (sous le feu de mât, les feux sont respectivement, de haut en bas, de couleur rouge, blanche et rouge; le bicône et les ballons sont noirs).

De nuit	N°	De jour
	71	

[Art. 3.34](#), alinéa 2: bateau à capacité de manœuvre restreinte: le chenal n'est libre que d'un seul côté (du côté entravé, les feux sont rouges, du côté libre, les feux sont verts; les bicônes et les ballons sont noirs).

	72	
--	----	--

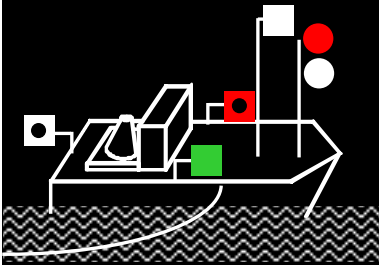
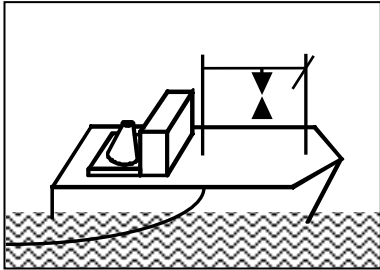
[Art. 3.35](#): bateau en train de draguer des mines (les feux sont verts; les ballons sont noirs).

	73	
--	----	--

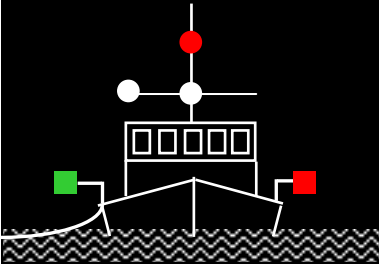
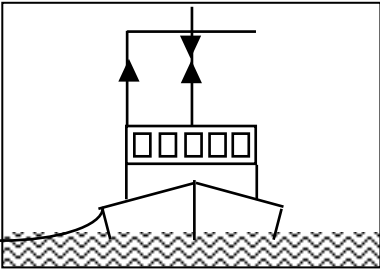
[Art. 3.36](#): bateau de pilotage (le feu supérieur est blanc, le feu inférieur est rouge).

	74	
--	----	--

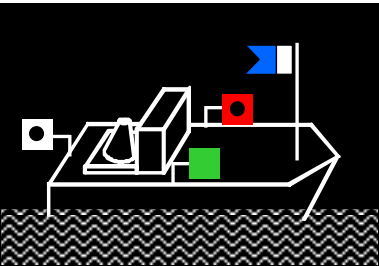
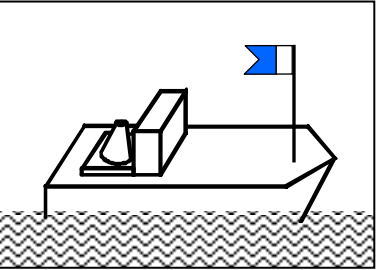
[Art. 3.37](#), alinéa 1er: bateau en train de pêcher qui tire dans l'eau un chalut ou un autre engin de pêche (le feu supérieur est vert, le feu inférieur est blanc; les cônes sont noirs).

De nuit	N°	De jour
	75	

[Art. 3.37](#), alinéa 2: bateau en train de pêcher autrement que selon l'alinéa 1er (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est blanc; les cônes sont noirs).

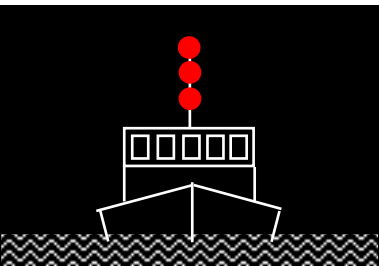
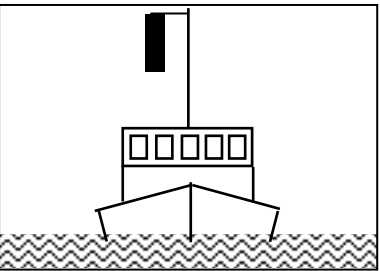
	76	
---	----	---

[Art. 3.37](#), alinéa 2: bateau en train de pêcher autrement que selon l'alinéa 1er et dont l'engin de pêche est déployé sur une distance de plus de 150 m (le feu supérieur est rouge, les deux feux inférieurs sont blancs; les cônes sont noirs).

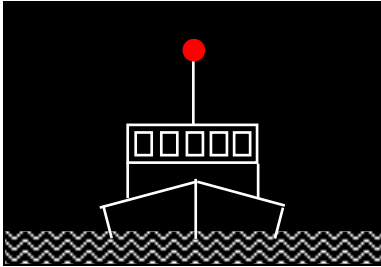
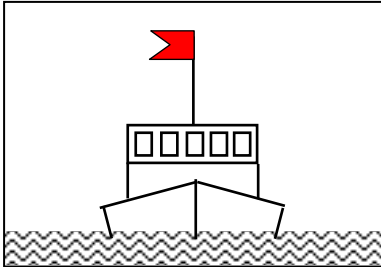
	77	
---	----	---

[Art. 3.38](#): bateau utilisé pour la plongée (la partie du pavillon la plus éloignée de la signalisation supplémentaire est bleue).

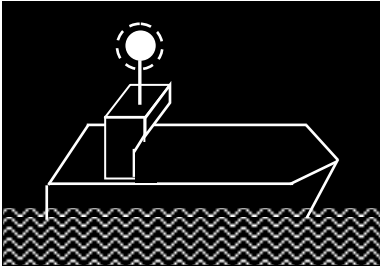
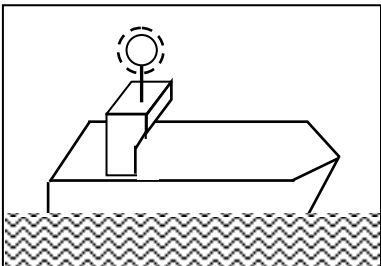
V. SIGNALISATION SUPPLEMENTAIRE POUR LES BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

	78	
---	----	---

[Art. 11.01](#): bateau à capacité de manœuvre restreinte qui vient directement de la mer ou qui s'y rend (les feux sont rouges, le cylindre est noir).

De nuit	N°	De jour
	79	

[Art. 11.02](#): bateau transportant certaine matières dangereuses qui vient directement de la mer ou qui s'y rend (le feu et le pavillon sont rouges).

	80	
---	----	---

[Art. 11.04](#), alinéa 2: grand bateau motorisé qui vient directement de la mer ou qui s'y rend et qui émet un signal sonore (le feu est blanc).

APPENDICE 4. LES FEUX ET LA COULEUR DES FEUX

I. GENERALITES

1. Fanaux

Un fanal est un appareil destiné à répartir le flux d'une source lumineuse; il comprend également les éléments nécessaires à la filtration de la lumière, à sa réfraction, à sa réflexion, à la fixation ou au fonctionnement de la source lumineuse. Les fanaux destinés à donner des signaux à bord d'un bateau sont appelés fanaux de signalisation.

2. Feux

Les feux sont les signaux lumineux émis par les fanaux de signalisation.

3. Sources lumineuses

Les sources lumineuses sont des dispositifs électriques ou non électriques destinés à produire des flux lumineux dans les fanaux de signalisation.

4. Exigences techniques

La construction et les matériaux des fanaux de signalisation doivent assurer la sécurité et la durabilité.

Les éléments constitutifs des fanaux (par exemple les entretoises) ne doivent pas modifier les intensités des feux, les couleurs des feux et leur dispersion.

Les fanaux doivent pouvoir être fixés à bord de manière simple en position correcte.

Le remplacement de la source lumineuse doit pouvoir se faire facilement.

II. COULEUR DES FEUX

1. Un système de signalisation à cinq couleurs est appliqué pour les feux, comprenant les couleurs blanc, rouge, vert, jaune et bleu. Ce système est conforme aux recommandations de la Commission internationale de l'éclairage, publication CIE N° 2.2 (TC-1.6) 1975 "Couleur des signaux lumineux".

Les couleurs valent pour le flux lumineux émis par le fanal.

2. Les limites des lieux chromatiques des feux de signalisation sont définies par les coordonnées (tableau 1) des points angulaires des secteurs du diagramme chromatique suivant (conformément à la publication CIE N° 2.2 (TC-1.6) 1975).

Tableau 1							
Couleur du feu	Coordonnées des points angulaires						
Blanc	x	0,310	0,443	0,500	0,500	0,453	0,310
	y	0,283	0,382	0,382	0,440	0,440	0,348
Rouge	x	0,690	0,710	0,680	0,660		
	y	0,290	0,290	0,320	0,320		
Vert	x	0,009	0,284	0,207	0,013		
	y	0,720	0,520	0,397	0,494		
Jaune	x	0,612	0,618	0,575	0,575		
	y	0,382	0,382	0,425	0,406		
Bleu	x	0,136	0,218	0,185	0,102		
	y	0,040	0,142	0,175	0,105		

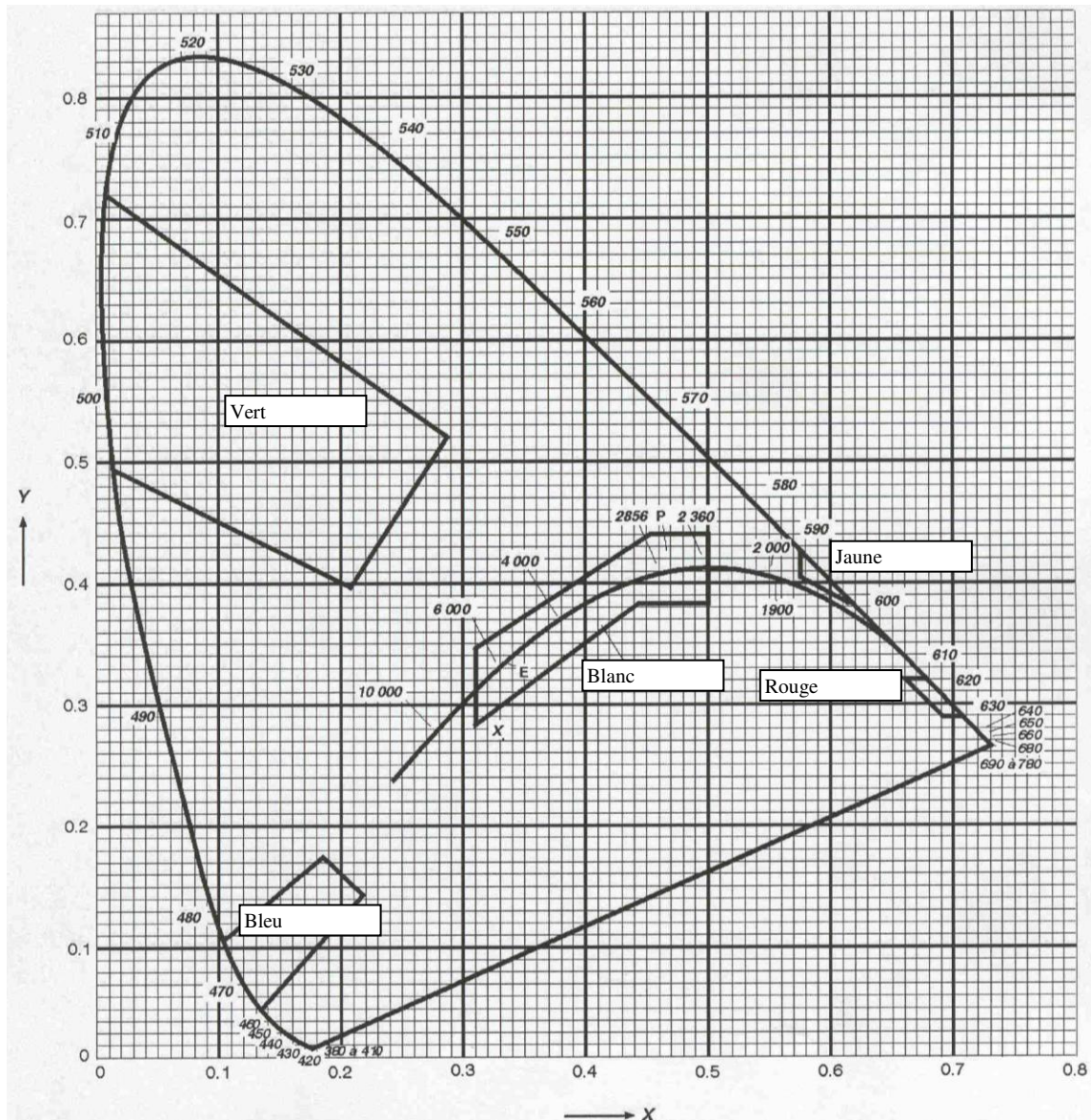


Diagramme des chromaticités de la CIE

2360 K correspond à la lumière d'une lampe à incandescence à vide

2848 K correspond à la lumière d'une lampe à incandescence à atmosphère gazeuse

APPENDICE 5. INTENSITE ET PORTEE DES FEUX

I. GENERALITES

1. Feux

Les feux sont classés selon leur intensité lumineuse en feux ordinaires, feux clairs et feux puissants.

2. Relation entre I_0 , I_B et t

I_0 est l'intensité lumineuse photométrique en candelas (cd), mesurée sous la tension normale pour les feux électriques.

I_B est l'intensité lumineuse de service en candelas (cd).

t est la portée en kilomètres (km).

Compte tenu par exemple de l'usure de la source lumineuse, de la salissure de l'optique et des variations de la tension du réseau de bord, I_B est réduit de 25 % par rapport à I_O . Par suite $I_B = 0,75 \cdot I_O$

La relation entre I_B et t des feux de signalisation est donnée par la relation suivante: $I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-1}$. Le facteur de transmission atmosphérique q est fixé à 0,76, ce qui correspond à une visibilité météorologique de 14,3 km.

II. INTENSITE ET PORTEE

1. Intensité lumineuse et portée des feux

Le tableau suivant comprend les limites admises de I_O , I_B et t suivant la nature des feux de signalisation, étant entendu que les valeurs indiquées s'appliquent au flux lumineux émis par le fanal. I_O et I_B sont données en cd et t en km.

2. Valeurs limites

Nature des feux		Couleur des feux							
		Blanc		Rouge et vert		Jaune		Bleu	
		Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Ordinaire	I_O	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
Clair	I_O	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
Puissant	I_O	47,0	133,0						
	I_B	35,0	100,0						
	t	5,9	8,0						

III. DISPERSION DES FEUX

1. Dispersion horizontale des intensités

a) Les intensités lumineuses indiquées en II s'appliquent à toutes les directions du plan horizontal passant par le foyer de l'optique ou par le centre de gravité lumineux de la source lumineuse correctement ajustée dans le secteur utile d'un fanal posé verticalement.

b) Pour les feux de mât, les feux de poupe et les feux de côté, les intensités lumineuses prescrites doivent être maintenues sur l'arc d'horizon s'étendant à l'intérieur des secteurs prescrits au moins jusqu'à 5° des limites. À partir de 5° à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité lumineuse peut décroître de 50 % jusqu'à cette limite; elle doit ensuite décroître graduellement de telle manière qu'à partir de 5° au-delà des limites du secteur il n'y ait plus qu'une lumière négligeable.

c) Les feux de côté doivent avoir l'intensité lumineuse prescrite dans la direction parallèle à l'axe du bateau vers l'avant. À cet égard, les intensités doivent tomber pratiquement à zéro entre 1° et 3° au-delà des limites du secteur prescrit.

d) Pour les feux bicolores ou tricolores, la dispersion de l'intensité lumineuse doit être uniforme de telle sorte qu'à 3° en deçà et au-delà des limites des secteurs prescrits, l'intensité maximale admise ne soit pas dépassée et que l'intensité minimale prescrite soit atteinte.

e) La dispersion horizontale de l'intensité lumineuse des feux doit être uniforme sur toute l'étendue du secteur, de telle sorte que les valeurs minimale et maximale observées ne diffèrent pas de l'intensité lumineuse photométrique plus que dans la proportion du facteur 1,5.

2. Dispersion verticale des intensités

En cas d'inclinaison du fanal jusqu'à $\pm 5^\circ$, respectivement $\pm 7,5^\circ$, sur l'horizontale, l'intensité lumineuse doit rester au moins égale à 80%, respectivement 60%, de l'intensité lumineuse correspondant à 0° d'inclinaison, sans cependant dépasser 1,2 fois celle-ci.

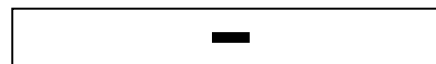
APPENDICE 6. SIGNAUX SONORES

SIGNAUX UTILISÉS

son très bref, durée d'environ un quart de seconde



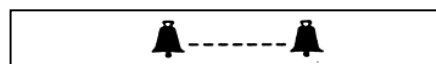
son bref, durée d'environ une seconde



son prolongé, durée d'environ 4 secondes



volée de cloche



Entre deux sons consécutifs, l'intervalle doit être d'environ une seconde, sauf pour le signal "une série de sons très brefs" qui doit comporter au moins six sons d'une durée d'un quart de seconde environ chacun, entrecoupés de silences de même durée.

Des volées de cloches doivent durer environ 4 secondes. Elles peuvent être remplacées par des séries de coups de métal sur métal.

Un bateau motorisé doit montrer un feu jaune clair visible de tous les côtés en même temps qu'il émet un signal sonore.

A. SIGNAUX GÉNÉRAUX

"Attention"



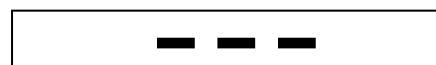
"Je viens sur tribord"



"Je viens sur bâbord"



"Je bats en arrière"



"Je suis incapable de manœuvrer" ([Art. 3.18](#), alinéa 2)



"Danger imminent d'abordage"



"Signal de détresse": ([Art. 4.01](#), alinéa 4)

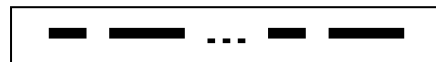
a) sons prolongés répétés



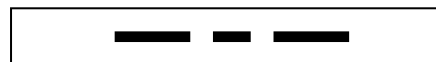
b) volées de cloche



"N'approchez pas" (signal ininterrompu pendant au moins 15 minutes) ([Art. 4.04](#))



Demande de manœuvre d'un pont mobile ou d'une écluse ([Art. 6.26](#), alinéa 6 et [art. 6.28](#), alinéa 4)



Demande d'aide médicale ([Art. 3.30](#), alinéa 3)



B. SIGNAUX DE RENCONTRE

"Je veux passer à tribord" ([Art. 6.05](#), alinéa 2)



Bateau rencontré:

a) "D'accord, passez à tribord" ([Art. 6.05](#), alinéa 3)



b) "Non, vous ne pouvez pas passer à tribord" (série) ([Art. 6.05](#), alinéa 5)



C. SIGNAUX DE DEPASSEMENT

1. Intention de dépasser à bâbord du rattrapé:

- Rattrapant: "Je veux dépasser à votre bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 4.a))



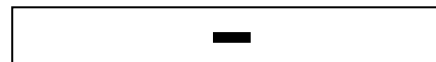
- Rattrapé: "D'accord, dépassez à mon bâbord" (signal sonore non obligatoire) ([Art. 6.10](#), alinéa 5.a))



- Rattrapé: "Pas d'accord, dépassez à mon tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6.b))



- Rattrapant: "D'accord, je passerai à votre tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6))

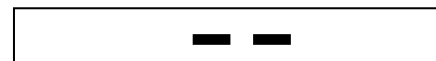


2. Intention de dépasser à tribord du rattrapé:

- Rattrapant: "Je veux dépasser à votre tribord" ([Art. 6.10](#), alinéa 4.b))



- Rattrapé: "D'accord, dépassez à mon tribord" (signal sonore non obligatoire) ([Art. 6.10](#), alinéa 5.b))



- Rattrapé: "Pas d'accord, dépassez à mon bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6.a))



- Rattrapant: "D'accord, je passerai à votre bâbord" ([Art. 6.10](#), alinéa 6)



3. Impossibilité de dépassement:

- Rattrapé: "On ne peut me dépasser" ([Art. 6.10](#), alinéa 7)



D. SIGNAUX DE VIREMENT

"Je vais virer sur tribord" ([Art. 6.13](#), alinéa 2.a))

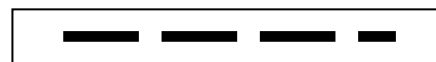


"Je vais virer sur bâbord" ([Art. 6.13](#), alinéa 2.b))



E1. SIGNAUX D'ENTREE ET DE SORTIE DES PORTS ET DES VOIES AFFLUENTES

"Je vais me diriger sur tribord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.a))



"Je vais me diriger sur bâbord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.b))



E2. SIGNAUX DE TRAVERSEE APRES L'ENTREE DANS LE CHENAL PRINCIPAL

"Je vais traverser" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))

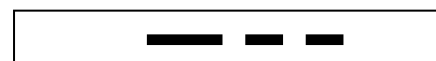


Suivi, le cas échéant, avant la fin de la traversée, par:

"Je vais me diriger sur tribord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))



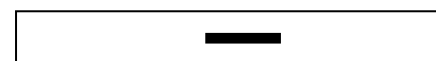
"Je vais me diriger sur bâbord" ([Art. 6.16](#), alinéa 2.c))



F. SIGNAUX PAR MAUVAISE VISIBILITE

1. bateaux naviguant au radar (à répéter aussi souvent qu'il est nécessaire):

a) bateaux faisant route à l'exception des bacs ([Art. 6.32](#), alinéa 4)



b) bacs faisant route ([Art. 6.32](#), alinéa 9)



2. bateaux ne naviguant pas au radar (à répéter à intervalles d'une minute au plus):

a) bateaux faisant route à l'exception des bacs ([Art. 6.33](#), alinéas 1^{er} et 2)

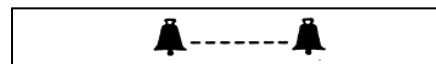


b) bacs faisant route ([Art. 6.33](#), alinéa 3)



3. bateaux en stationnement:

1 volée de cloche.



Bateau, convoi ou formation à couple à l'arrêt ou échoué dans ou près du chenal à un endroit dangereux:

a) en position parallèle au côté du chenal: signal à donner en réponse au signal sonore d'un bateau rapprochant ([Art. 6.31](#), alinéa 1er)

b) en position non parallèle au côté du chenal: signal à répéter avec des intervalles d'une minute au plus ([Art. 6.31](#), alinéa 2)

1 son prolongé entre 2 sons brefs. Ce signal peut, dans les mêmes conditions, uniquement être donné par un bateau qui vient directement de la mer ou qui s'y rend ([Art. 6.31](#), alinéa 5)



APPENDICE 7. SIGNAUX

1. Les signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux auxiliaires figurant sous F.
2. Les panneaux peuvent être bordés d'un mince filet blanc.

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

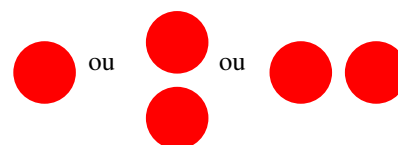
Sauf indication contraire, les panneaux sont blancs, bordés de rouge et traversés par une diagonale rouge partant du coin supérieur gauche pour aboutir au coin inférieur droit. Le dessin sur le panneau est noir.

A.1 Interdiction de passer (Signal général): ([Art. 6.08](#), alinéa 2; [art. 6.16](#), alinéa 5; [art. 6.22](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.25](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.26](#); alinéas 4 et 5, [art. 6.27](#), alinéa 1^{er}; [art. 6.28bis](#), alinéas 1^{er}, 2 et 3)

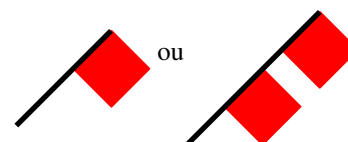


soit panneaux (rouge avec une bande horizontale blanche au milieu);

soit feux rouges;

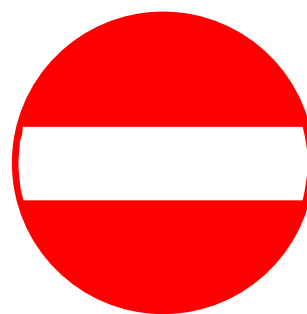


soit pavillons rouges.

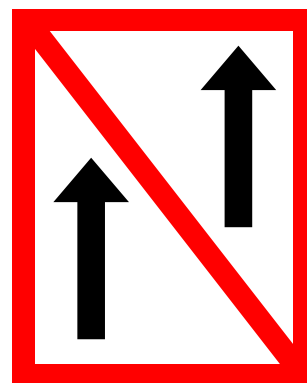


Un deuxième panneau, feu ou pavillon placé au-dessus ou à côté du premier signifie que l'interdiction est prolongée.

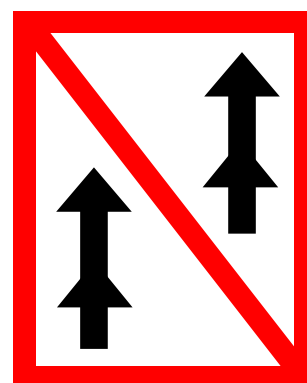
A.1a Partie de la voie navigable mise hors service. L'interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations autres que des bateaux motorisés. (rouge avec une bande horizontale blanche au milieu) ([Art. 6.22](#), alinéa 2)



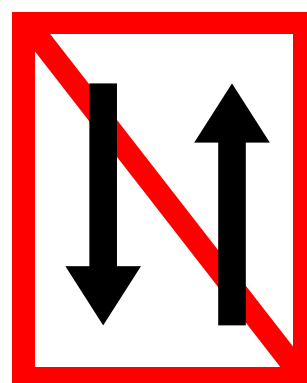
A.2 Interdiction de tout dépassement ([Art. 6.11](#))



A.3 Interdiction aux convois de dépasser un autre convoi ([Art. 6.11](#))



A.4 Interdiction de rencontre ([Art. 6.08](#), alinéa 1^{er}) et interdiction de dépassement ([Art. 6.11](#))



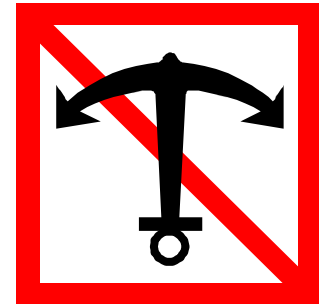
A.5 Interdiction de stationner ([Art. 7.02](#), alinéa 1^{er}.c))



A.5.1 Interdiction de stationner sur la largeur indiquée en mètres, comptée à partir de ce signal ([Art. 7.02](#), alinéa 1^{er}.k))



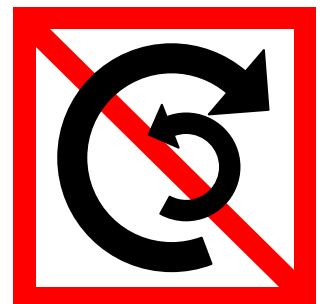
A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes ([Art. 6.18](#), alinéa 2; [art. 7.03](#), alinéa 1^{er}.b))



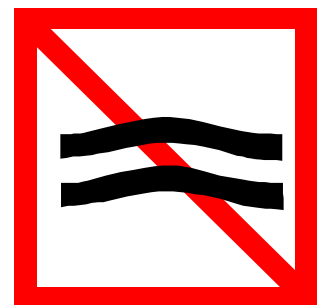
A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive ([Art. 7.04](#), alinéa 1^{er}.b))





A.8 Interdiction de virer ([Art. 6.13](#), alinéa 5)

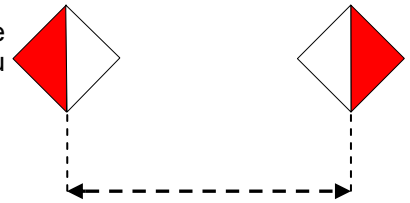


A.9 Interdiction de créer des remous gênants ([Art. 6.20](#), alinéa 1^{er}.e))

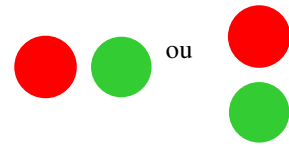


ou  

A.10 Interdiction de passer en dehors de l'espace indiqué (le triangle situé en dehors de l'espace indiqué est rouge, l'autre moitié du panneau est blanche) ([Art. 6.24](#), alinéa 2.a))



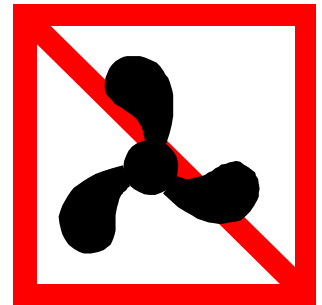
A.11 Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche (le feu gauche ou supérieur est rouge, l'autre vert) ([Art. 6.26](#), alinéa 4; [art 6.28bis](#), alinéa 1^{er}.c))



A.11.1 Interdiction de continuer, à moins d'être déjà tellement proche du passage qu'il n'est raisonnablement plus possible de s'arrêter. (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est un feu scintillant vert) ([Art. 6.26](#), lid 4.f))



A.12 Interdit aux bateaux motorisés



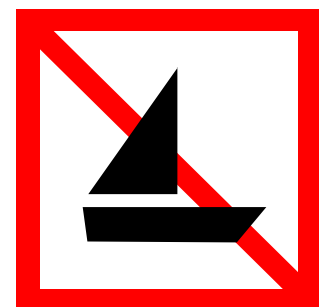
A.13 Début de la zone où la navigation des embarcations de sport ou de plaisance est interdite



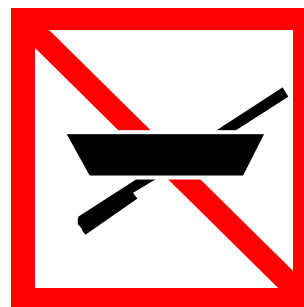
A.14 Fin de la zone où le ski nautique est autorisé ([Art. 9.07](#), alinéa 2)



A.15 Interdit aux bateaux à voiles



A.16 Interdit aux bateaux mus par la force musculaire



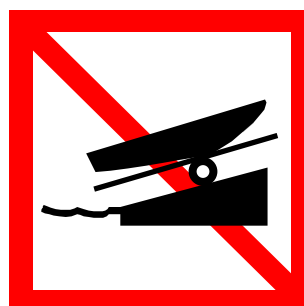
A.17 Fin de la zone où les planches à voile sont autorisées ([Art. 9.01](#), alinéa 2)



A.18 Fin de la zone où la navigation à grande vitesse est autorisée ([Art. 9.07](#), alinéa 1^{er})



A.19 Interdiction de mettre des embarcations à l'eau ou de les en retirer



A.20 Fin de la zone où la navigation de motos nautiques est autorisée ([Art. 9.07](#), alinéa 3)



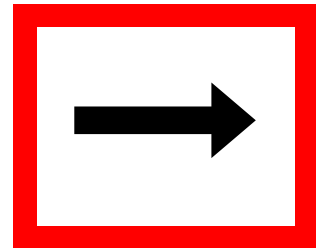
A.105 Fin de la zone où la natation ou la plongée sportive sont autorisées ([Art. 6.37](#))



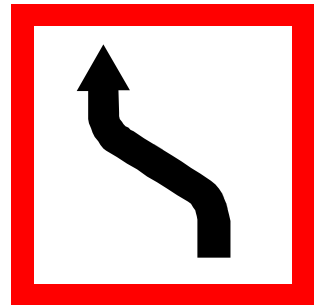
B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Les panneaux sont blancs bordés de rouge. Le dessin sur le panneau est noir.

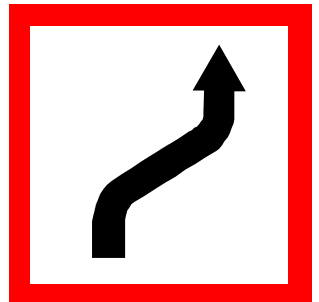
B.1 Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche ([Art. 6.12](#))



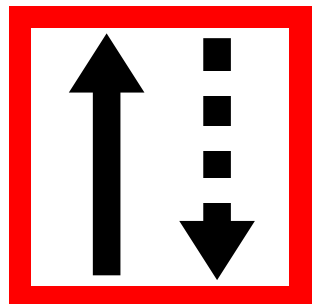
B.2 a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à bâbord ([Art. 6.12](#))



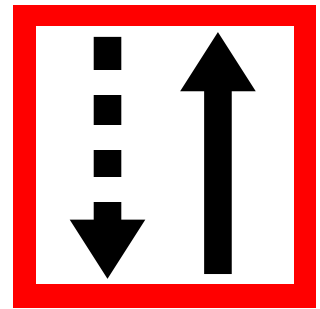
B.2 b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal situé à tribord ([Art. 6.12](#))



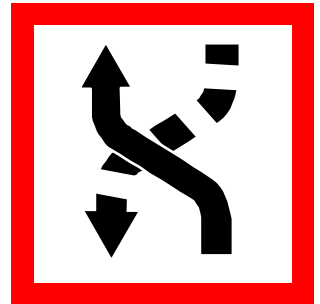
B.3 a) Obligation de tenir le côté du chenal situé à bâbord ([Art. 6.12](#))



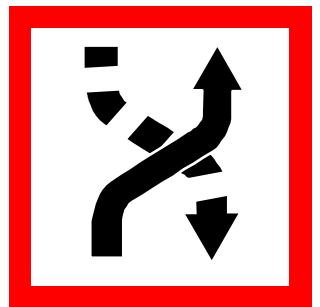
B.3 b) Obligation de tenir le côté du chenal situé à tribord ([Art. 6.12](#))



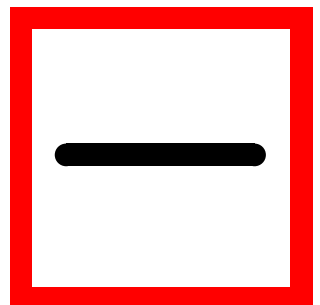
B.4 a) Obligation de croiser le chenal vers bâbord ([Art. 6.12](#))



B.4 b) Obligation de croiser le chenal vers tribord ([Art. 6.12](#))



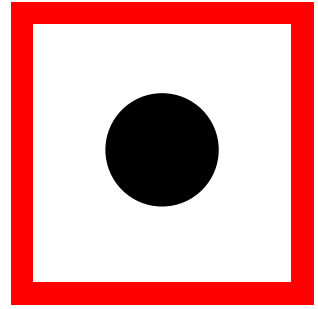
B.5 Obligation de s'arrêter devant le panneau dans les circonstances prévues dans le règlement ([Art. 6.26](#), alinéa 2; [art. 6.28](#), alinéa 1^{er})



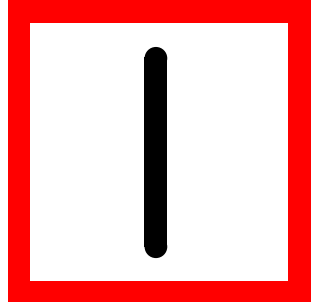
B.6 Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h)



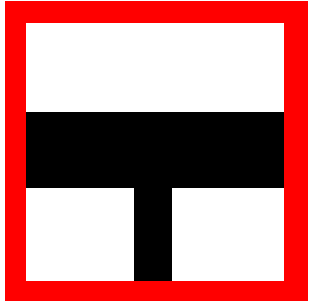
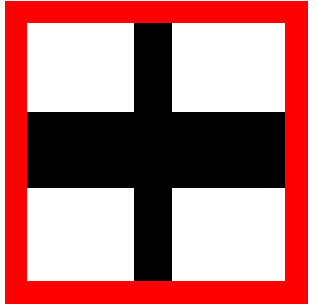
B.7 Obligation d'émettre un signal sonore



B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière ([Art. 6.08](#), alinéa 2)



B.9 Obligation de s'assurer avant de s'engager dans le chenal principal ou de le traverser, que la manœuvre n'oblige pas les bateaux naviguant dans ce chenal à modifier leur route ou leur vitesse ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



B.10 Les bateaux naviguant dans le chenal principal doivent, si nécessaire, modifier leur route ou leur vitesse pour permettre la sortie des bateaux quittant le port ou la voie affluente (2 feux scintillants jaunes placés l'un au-dessus de l'autre) ([Art. 6.16](#), alinéa 3)



B.11 a) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique



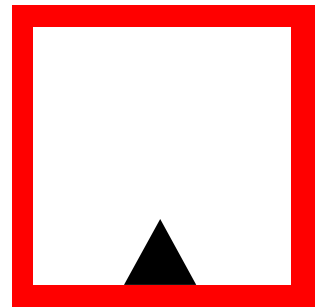
B.11 b) Obligation d'entrer en liaison radiotéléphonique sur le canal indiqué



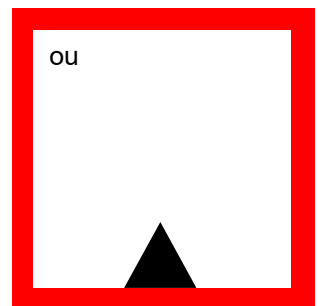
C. SIGNAUX DE RESTRICTION

Les panneaux sont blancs et bordés de rouge. Les dessins et les chiffres éventuels figurant sur les panneaux sont noirs. Le chiffre est toutefois blanc s'il est apposé sur le dessin.

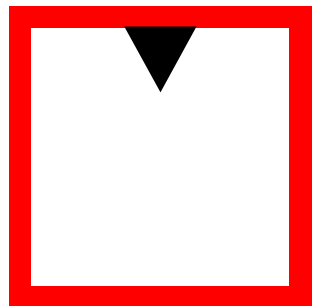
C.1 La profondeur d'eau est limitée



La profondeur de l'eau est limitée à la valeur indiquée en mètres.



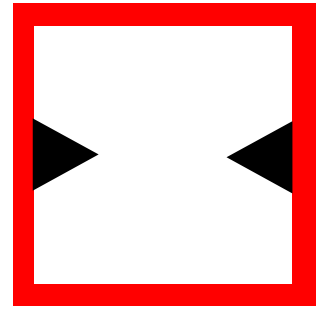
C.2 La hauteur libre est limitée



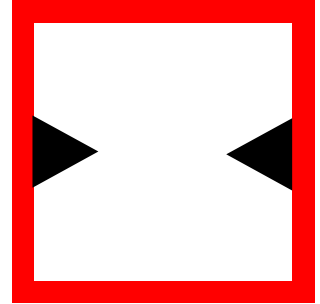
La hauteur libre est limitée à la valeur indiquée en mètres.



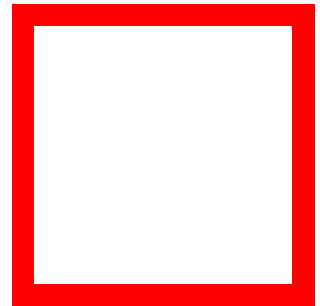
C.3 La largeur du chenal ou du passage est limitée



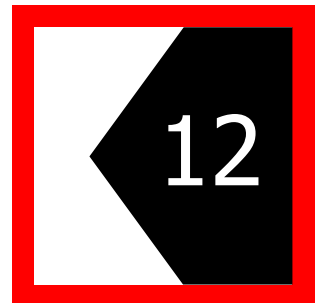
La largeur du chenal ou du passage est limitée à la valeur indiquée en mètres.



C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation: renseignez-vous



C.5 Le chenal est éloigné de la rive droite (gauche); le chiffre porté sur le panneau indique la distance en mètres à laquelle les bateaux doivent être maintenus de la rive, à partir du signal



D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

D.1 Passe recommandée

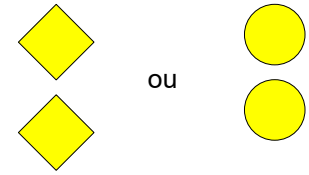
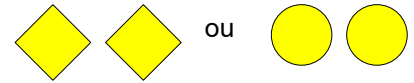
a) dans les deux sens: le passage en sens inverse est autorisé (panneau jaune ou feu jaune) ([Art. 6.25](#), alinéa 2.a); [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 3)



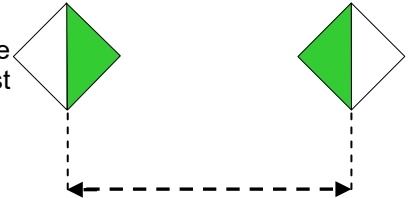
ou



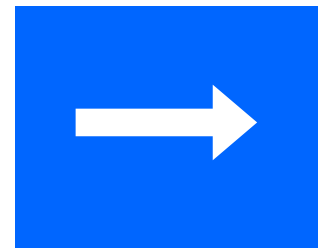
b) dans le seul sens indiqué: le passage en sens inverse est interdit (panneaux jaunes ou feux jaunes) ([Art. 6.25](#), alinéa 2.b); [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 3)



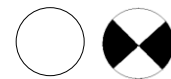
D.2 Il est recommandé de se tenir dans l'espace indiqué (le triangle situé dans l'espace indiqué est vert, l'autre moitié du panneau est blanche) ([Art. 6.24](#), alinéa 2.b))



D.3 a) Il est recommandé de se diriger dans le sens de la flèche (panneau bleu et flèche blanche)



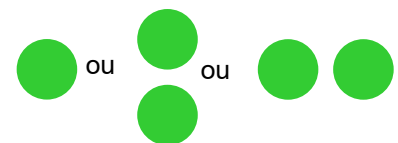
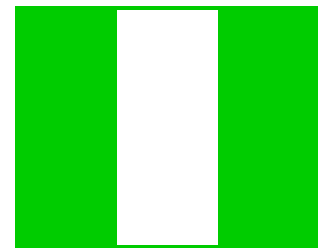
D.3 b) Il est recommandé de se diriger dans le sens du feu fixe vers le feu isophasé



E. SIGNAUX D'INDICATION

Sauf indication contraire, les panneaux sont bleus et les dessins sont blancs. Toute information complémentaire éventuelle apposée sur le dessin est également bleue.

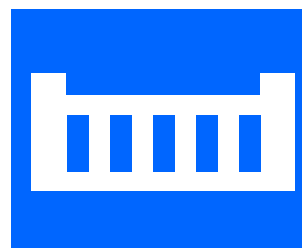
E.1 Passage autorisé (soit panneau vert avec bande verticale blanche au milieu, soit un ou deux feux verts) ([Art. 6.08](#), alinéa 2; [art. 6.16](#), alinéa 8; [art. 6.26](#), alinéas 4 et 5; [art. 6.27](#), alinéa 2; [art. 6.28bis](#), alinéas 1^{er}, 2 et 3)



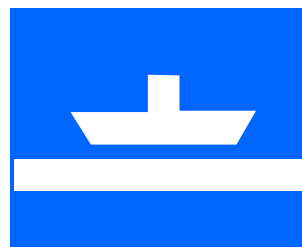
E.2 Ligne à haute tension



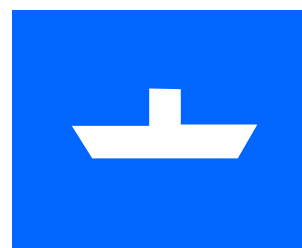
E.3 Barrage



E.4 a) Bac ne naviguant pas librement



E.4 b) Bac naviguant librement



Note: Les panneaux E.5 ne sont d'application que du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5 Autorisation de stationner ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 1^{er})



E.5.1 Autorisation de stationner sur la largeur indiquée en mètres, à partir du panneau ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 2)



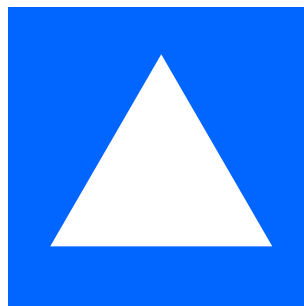
E.5.2 Autorisation de stationner sur la largeur comprise entre les deux distances, indiquées en mètres, à partir du panneau ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 3)



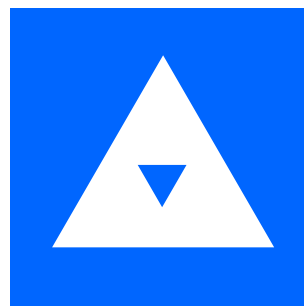
E.5.3 Nombre maximal de bateaux autorisés à stationner bord à bord ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.05](#), alinéa 4)



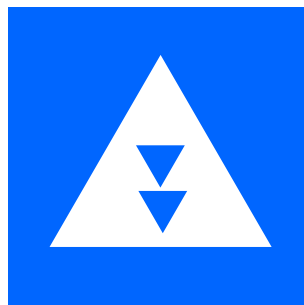
E.5.4 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.5 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



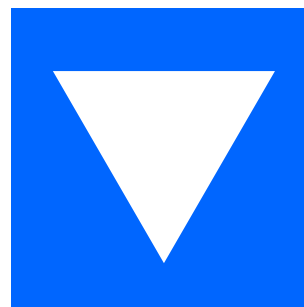
E.5.6 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.7 Aire de stationnement réservée aux bateaux de la navigation par poussage astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.8 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.9 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



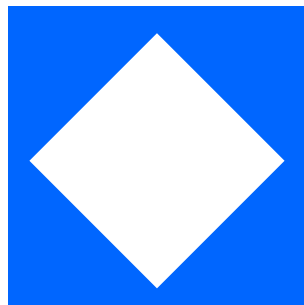
E.5.10 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



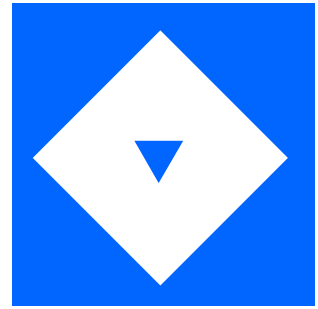
E.5.11 Aire de stationnement réservée aux bateaux autres que ceux de la navigation par poussage et astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



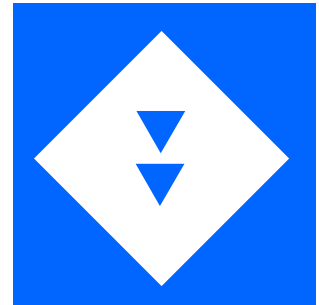
E.5.12 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux non astreints à porter de feu bleu ou de cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.13 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter un feu bleu ou un cône bleu ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.14 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter deux feux bleus ou deux cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



E.5.15 Aire de stationnement réservée à tous les bateaux astreints à porter trois feux bleus ou trois cônes bleus ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.06](#), alinéa 1^{er})



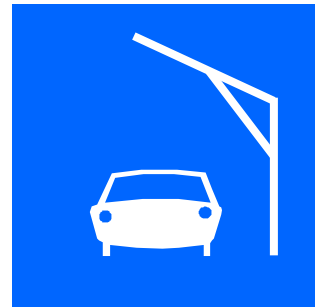
E.6 Autorisation d'ancrer ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.03](#), alinéa 2)



E.7 Autorisation d'amarrer ([Art. 7.02](#), alinéa 2; [art. 7.04](#), alinéa 2)



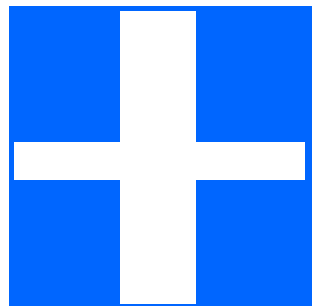
E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement des véhicules ([Art. 7.02](#), alinéa 2)



E.8 Aire de virement ([Art. 6.13](#), alinéa 5; [art. 7.02](#), alinéa 1^{er})



E.9 a) Les voies rencontrées sont considérées comme des voies affluentes au chenal suivi ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



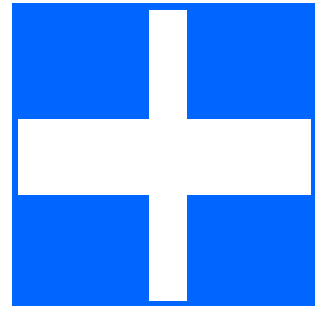
E.9 b) idem



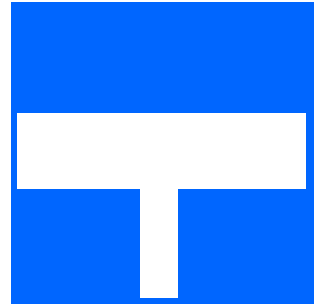
E.9 c) idem



E.10 a) Le chenal suivi est considéré comme affluent du chenal rencontré ([Art. 6.16](#), alinéa 1^{er})



E.10 b) idem



E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction ([Art. 6.12](#))



E.12 Signaux avancés: un ou deux feux blancs

E.12 a) feu(x) fixe(s): difficulté au-delà, arrêtez-vous si le règlement l'exige



E.12 b) feu(x) isophasé(s) synchrone(s): vous pouvez avancer



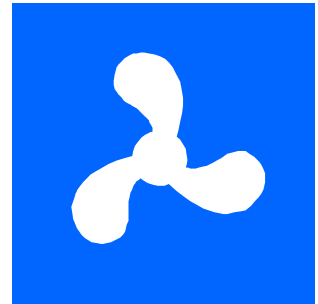
E.13 Poste d'eau potable



E.14 Poste téléphonique



E.15 Navigation autorisée pour les bateaux motorisés



E.16 Fin de la zone où la navigation pour les embarcations de sport ou de plaisance est interdite



E.17 Début de la zone où le ski nautique est autorisé ([Art. 9.07](#), alinéa 2)



E.18 Navigation autorisée pour les bateaux à voiles



E.19 Navigation autorisée pour les bateaux mus par la force musculaire



E.20 Début de la zone où les planches à voile sont autorisées ([Art. 9.01](#), alinéa 2)



E.21 Début de la zone où la navigation à grande vitesse est autorisée ([Art. 9.07](#), alinéa 1^{er})



E.22 Autorisation de mettre des embarcations à l'eau ou de les en retirer



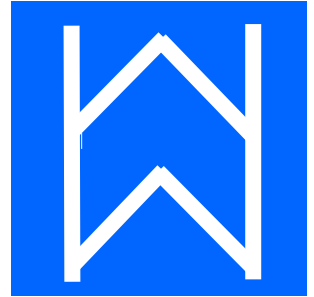
E.23 Possibilité d'obtenir des renseignements par radiotéléphonie sur le canal indiqué



E.24 Début de la zone où la navigation de motos nautiques est autorisée ([Art. 9.07](#), alinéa 3)



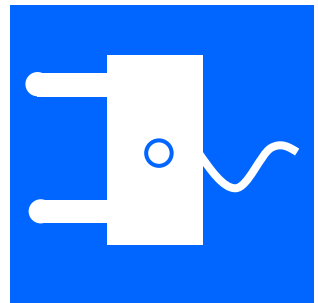
E.100 Ecluse



E.101 Bureau de perception



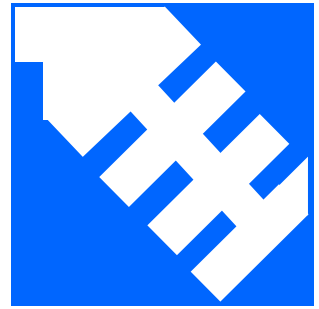
E.102 Electricité



E.103 Déchetterie fluviale



E.104 Port de plaisance



E.105 Début de la zone où la natation ou la plongée sportive est autorisée ([Art. 6.37](#))



F. SIGNAUX AUXILIAIRES

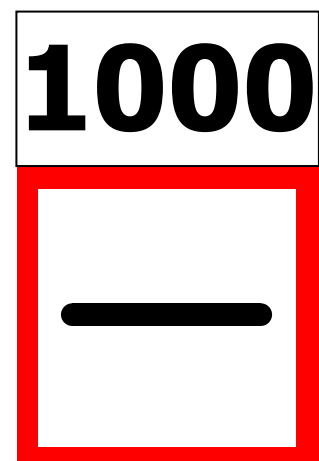
1. Les signaux mentionnés sous A à E peuvent être complétés par les signaux auxiliaires suivants.
2. Les panneaux sont blancs et les chiffres, lettres ou dessin éventuels qu'ils comportent sont noirs

F.1 Cartouches placés au-dessus du signal principal, indiquant la distance en mètres à laquelle s'applique la prescription du signal principal

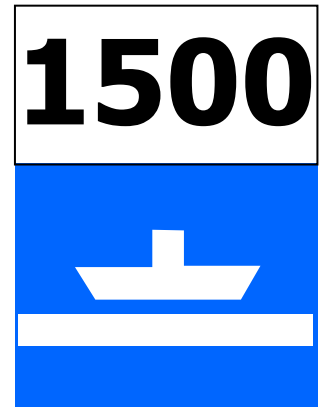


Exemples d'application:

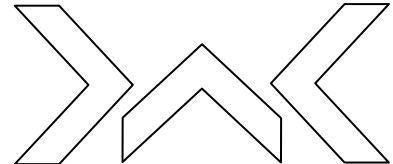
- a) arrêt ([B.5](#)) à 1000 m



b) bac ne navigant pas librement ([E.4a](#)) à 1500 m

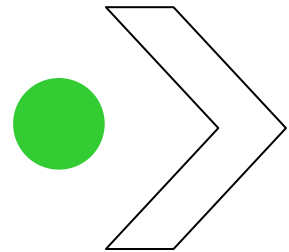


F.2 Signal lumineux additionnel: Flèche blanche lumineuse associée à certains feux ([Art. 6.16](#), alinéas 5 et 6)

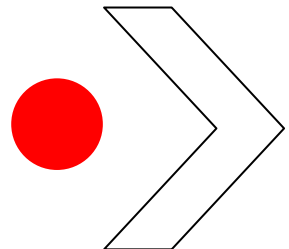


Signification:

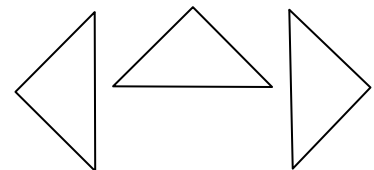
a) avec feu vert ([E.1](#)): autorisation d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche



b) avec feu rouge ([A.1](#)): interdiction d'entrer dans le bassin qui est situé dans la direction de la flèche

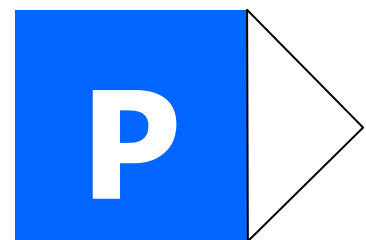


F.3 Flèches indiquant la direction du secteur auquel s'applique le signal principal

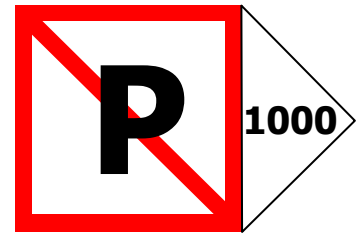


Exemples d'application:

a) stationnement autorisé ([E.5](#)) dans le sens de la flèche



b) stationnement interdit ([A.5](#)) sur 1000 m dans le sens de la flèche



F.4 Cartouches, placés au-dessous du signal principal, donnant des explications ou indications complémentaires



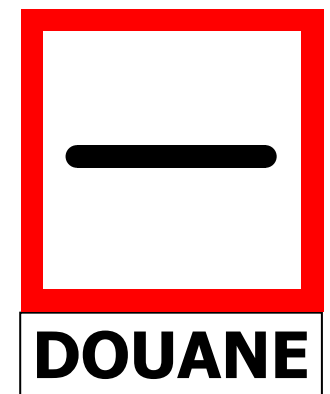
Exemples:

Les feux, prévus à l'[art. 3.20](#) pour les bateaux en stationnement, ne doivent pas être portés

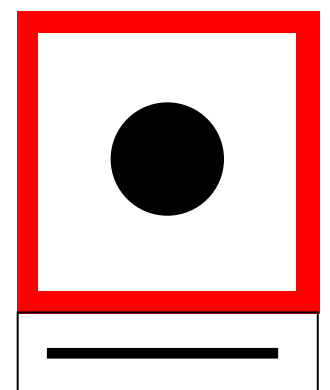


Exemples d'application:

a) arrêt ([B.5](#)) pour la douane



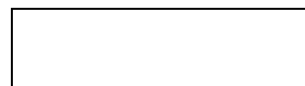
b) émettez un son prolongé ([B.7](#))



c) autorisation de stationner ([E.5](#)) sans obligation de porter les feux, prévus à l'[art. 3.20](#)

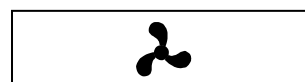


F.5 Cartouches placés en dessous du signal principal indiquant la catégorie à laquelle s'applique le signal:



Exemples:

Bateaux motorisés



Navigation de sport ou de plaisance



Motos nautiques

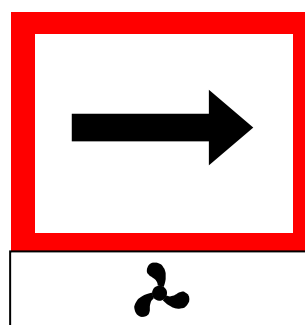


Ski nautique



Exemples d'application:

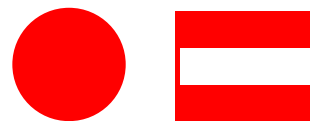
Obligation pour les bateaux motorisés de naviguer dans le sens indiqué par la flèche ([B.1](#))



G. SIGNAUX AUX OUVRAGES D'ART

Les marquages visés ci-après de G1 à G4 peuvent être complétés des signaux suivants:

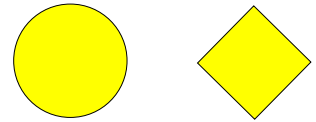
[A.1](#): soit de feux fixes rouges soit de panneaux rectangulaires rouge-blanc-rouge



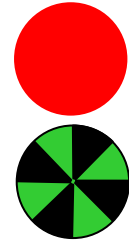
[E.1](#): soit de feux fixes verts soit de panneaux rectangulaires vert-blanc-vert



[D.1](#): soit de feux fixes jaunes soit de panneaux losangiques jaunes



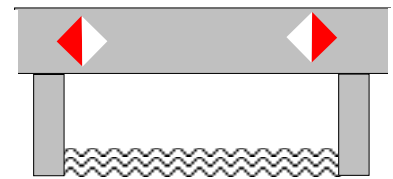
[A.11.1](#): un feu scintillant vert placé sous un feu fixe rouge



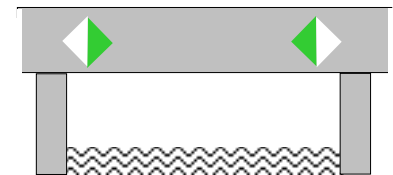
G.1 Ponts fixes et parties fixes d'un pont

a. Délimitation de la largeur du chenal ([art. 6.24](#))

Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées (le triangle situé en dehors de la limite indiquée est rouge, l'autre moitié du panneau est blanche: [A.10](#))

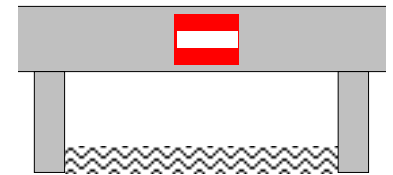


Recommandation de naviguer dans les limites indiquées (le triangle situé à l'intérieur de la limite indiquée est vert, l'autre moitié du panneau est blanche: [D.2](#))

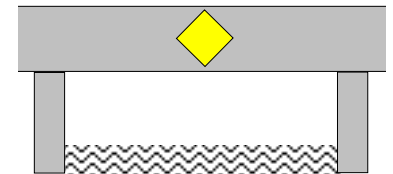


b. Passe interdite ou recommandée ([art. 6.25](#))

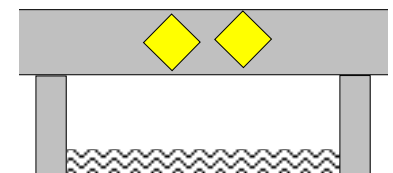
Passe interdite (le panneau est rouge et traversé par une bande horizontale blanche au milieu: [A.1](#))



Passe recommandée, trafic en sens inverse possible (le panneau est jaune: [D.1.a](#))



Passe recommandée, trafic en sens inverse interdit (les panneaux sont jaunes: [D.1.b](#))

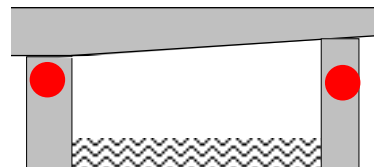


G.2 Ponts mobiles (art. 6.26)

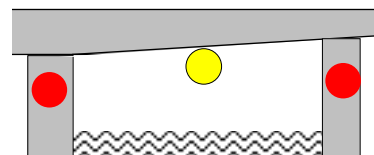
Remarque: il se peut que les feux rouge et vert ne soient placés que d'un seul côté du passage (généralement du côté tribord)

a. Ponts en service

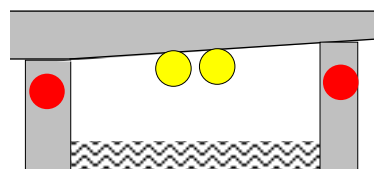
Passage interdit (les feux sont rouges: [A.1](#))



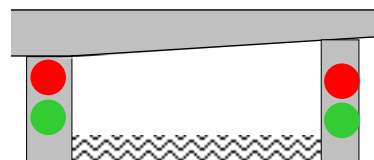
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est possible (les feux sur les côtés sont rouges: [A.1](#); le feu du milieu est jaune [D.1.a](#))



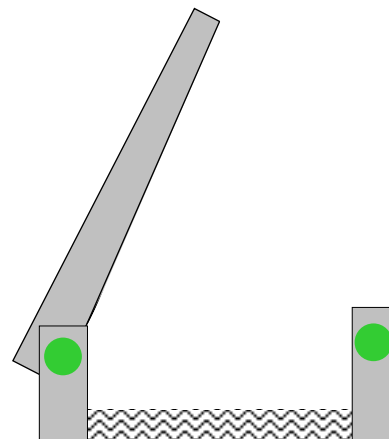
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est interdit (les feux sur les côtés sont rouges: [A.1](#); les feux du milieu sont jaunes: [D.1.b](#))



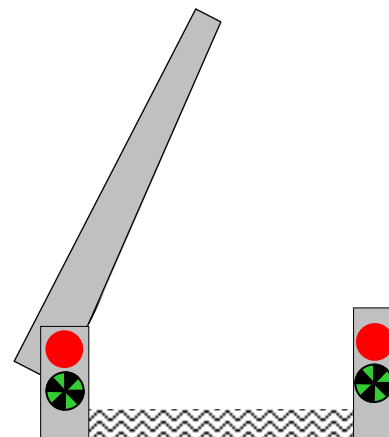
Passage actuellement interdit, mais tout de suite autorisé (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: [A.11](#))



Passage autorisé (les feux sont verts: [E.1](#))

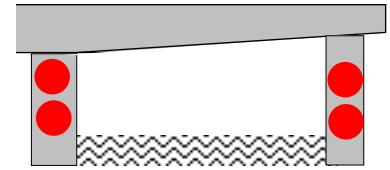


Passage interdit, à moins que le bateau soit tellement proche du passage qu'il ne lui est raisonnablement plus possible de s'arrêter (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est un feu scintillant vert: [A.11.1](#))

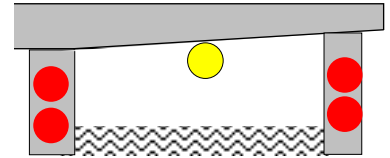


b. Ponts hors service

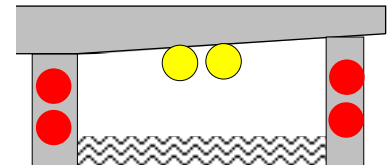
Passage interdit (les feux sont rouges: [A.1](#))



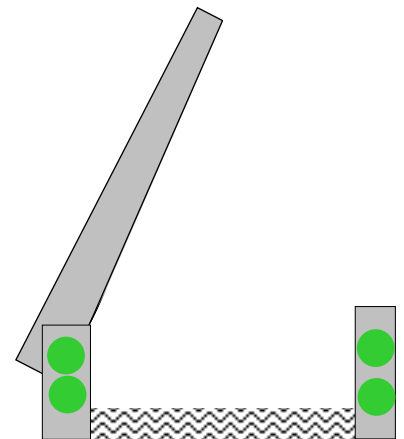
Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est possible (les feux sur les côtés sont rouges: [A.1](#); le feu du milieu est jaune [D.1.a](#))



Passage autorisé lorsque le pont est fermé, le trafic en sens inverse est interdit (les feux sur les côtés sont rouges: [A.1](#); les feux du milieu sont jaunes: [D.1.b](#))



Passage autorisé, le pont est sans surveillance (les feux sont verts: [E.1](#))



G.3 Barrages ([art. 6.27](#))

Passage interdit, barrage fermé (les feux sont rouges: [A.1](#))



Passage interdit (les feux sont rouges: [A.1](#))



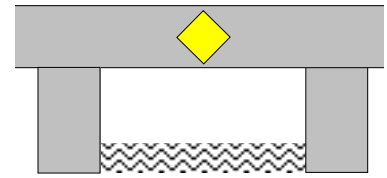
Passage autorisé (les feux sont verts: [E.1](#))



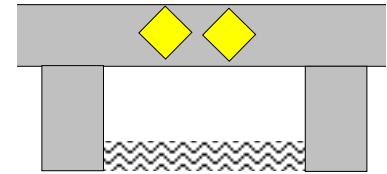
Passage interdit (pont sur barrage) (le panneau est rouge et traversé par une bande horizontale blanche au milieu: [A.1](#))



Passage recommandé (pont sur barrage), trafic en sens inverse possible (le panneau est jaune: [D.1](#))



Passage recommandé (pont sur barrage), trafic en sens inverse interdit (les panneaux sont jaunes: [D.1](#))



G.4 Ecluses ([art. 6.28bis](#))

Remarque: il se peut que les feux rouge et vert ne soient placés que sur un côté du passage (généralement du côté tribord).

1. En général

a. Ecluse en service

Entrée ou sortie interdite (les feux sont rouges: [A.1](#))



Entrée interdite, sera incessamment autorisée (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: [A.11](#))



Entrée ou sortie autorisée (les feux sont verts: [E.1](#))

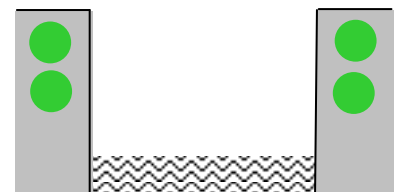


b. Ecluse hors service

Entrée interdite (les feux sont rouges: [A.1](#))

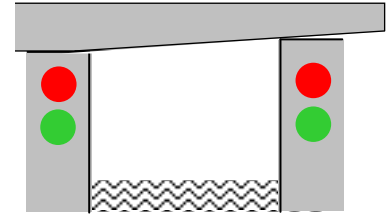


Passage autorisé, l'écluse est ouverte des deux côtés (les feux sont verts: [E.1](#))

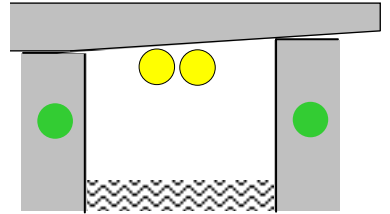


2. Ecluse avec pont mobile (si le pont n'a pas de signalisation distincte)

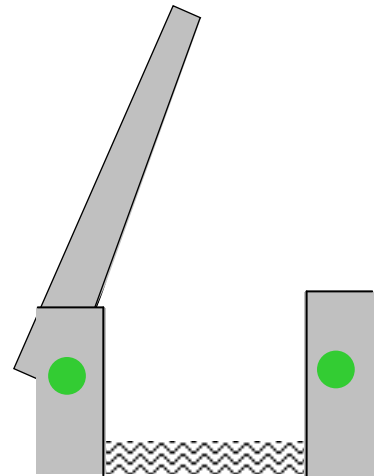
Entrée interdite, sera incessamment autorisée (le feu supérieur est rouge, le feu inférieur est vert: [A.1](#))



Entrée ou sortie de l'écluse et passage sous le pont fermé autorisés (les feux sur les côtés sont verts: [E.1](#); les feux du milieu sont jaunes: [D.1.b](#))



Entrée ou sortie de l'écluse et passage du pont autorisés (les feux sont verts: [E.1](#))



H. AUTRES INDICATIONS

H.1 Kilométrage

a. Borne kilométrique



b. Borne hectométrique

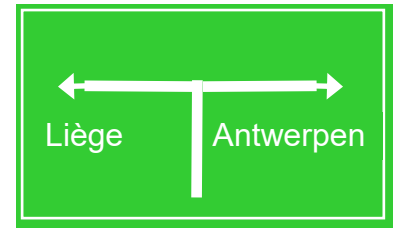


H.2 Signaux directionnels

1. Indication des destinations principales

Aussi bien des noms de lieu que des noms de voie d'eau peuvent y figurer.

a. Présignalisation (avant l'embranchement) (le panneau est vert et les indications sont blanches)



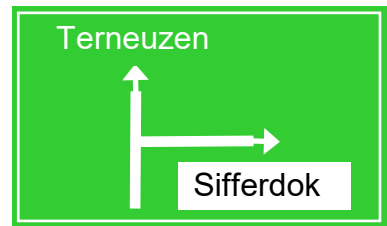
b. Signalisation décisionnelle (à l'endroit même de l'embranchement) (le panneau est vert et les indications sont blanches)



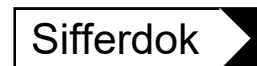
2. Indication de destinations spécifiques

Elles indiquent la direction de ports, de lieux de (dé)chargement, de ports de plaisance, etc.

a. Présignalisation (avant un embranchement) (le panneau est vert, les indications sont blanches et le nom de la destination spécifique est noir sur fond blanc)



b. Signalisation décisionnelle (à l'endroit même de l'embranchement)



3. Signalisation de détournements

(le panneau est jaune, les indications sont noires)



4. Dénomination d'une voie d'eau ou d'un objet (port, pont, écluse, etc.)

(le panneau est blanc, le nom est bleu)



APPENDICE 8. BALISAGE DES CHENAUX, DES LACS ET DES VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

I. GENERALITES

1. Définitions

Côté droit / côté gauche: ces expressions correspondent:

a) *sur une voie navigable ou dans un chenal*: au "côté droit" et au "côté gauche" d'un observateur tourné vers l'aval;

b) *sur les canaux*: en général, au "côté droit" et au "côté gauche" d'un observateur qui se dirige vers un bief situé plus bas;

c) *dans les lacs*: au "côté droit" et au "côté gauche" tels que définis par l'autorité.

Feu: feu caractéristique servant au balisage

Feu fixe: feu donnant une lumière ininterrompue dont l'intensité et la couleur restent constantes

Feu rythmé: feu présentant une succession caractéristique et périodiquement répétée de temps de lumière et d'obscurité, et dont l'intensité et la couleur restent constantes

2. Caractéristiques des feux (Abréviation internationale)

<i>Feu fixe</i> : lumière ininterrompue	F
<i>Feu scintillant continu</i> : scintillements continus au rythme de 50 à 60 éclats par minute	Q
<i>Feu scintillant rapide continu</i> : scintillements continus au rythme de 100 à 120 éclats par minute	VQ
<i>Feu à occultations régulières</i>	Oc
<i>Feu à occultations groupées</i>	Oc (-)
<i>Feu isophasé</i> : les périodes de lumière sont aussi longues que les périodes d'obscurité	Iso
<i>Feu à éclats réguliers</i> : les périodes de lumière sont plus courtes que les périodes d'obscurité	FI
<i>Feu à éclats groupés</i> : un groupe de 2, 3, 4 ou 5 éclats	FI (-)
<i>Feu à éclats diversement groupés</i>	FI (-+)
<i>Feu à scintillements groupés</i> : un groupe de 3, 6 ou 9 éclats	Q (-)
<i>Feu à scintillements rapides groupés</i> : un groupe de 3, 6 ou 9 éclats rapides	VQ (-)

3. Exemples

	← 20 sec. →
F	
Q	
VQ	
	1 période
Oc.3s	
Oc(2).10s	
Iso.2s	
FI.5s	
FI(5).20s	
FI(2+1).10s	
Q(3).10s	
VQ(6).5s	

II. BALISAGE LATERAL

(délimitation latérale du chenal)

1. Côté droit du chenal

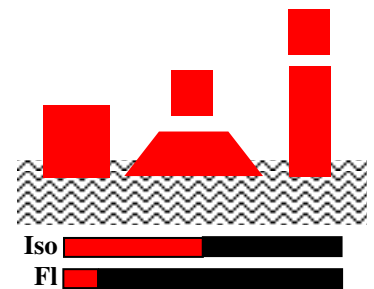
Couleur: rouge

Forme: bouée cylindrique, bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant): cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge isophase ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



2. Côté gauche du chenal

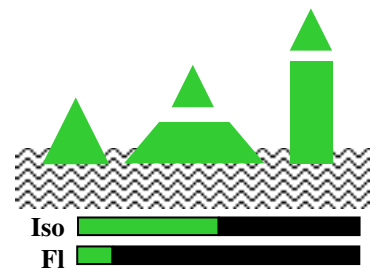
Couleur: vert

Forme: bouée conique, bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant): cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu vert isophase ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



3. Bifurcation du chenal

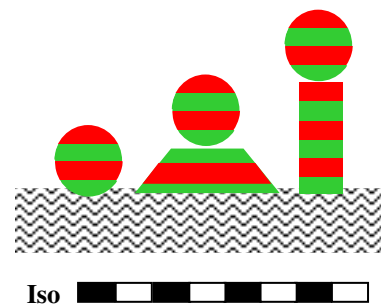
Couleur: à bandes horizontales rouges et vertes

Forme: bouée sphérique, bouée avec voyant ou espar

Voyant (le cas échéant): sphère à bandes horizontales rouges et vertes

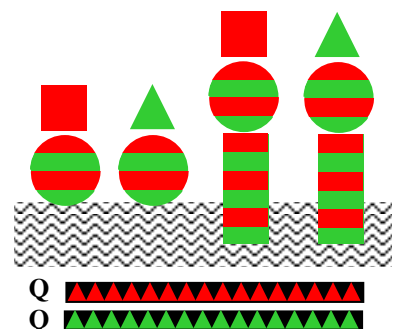
Feu (le cas échéant): feu blanc isophase (2s)

En général, avec réflecteur radar



Le cas échéant, un voyant cylindrique rouge ou un voyant conique vert placé au-dessus de la marque de bifurcation indique de quel côté il est préférable de passer (chenal principal)

La marque porte dans ce cas un feu scintillant continu rouge ou vert



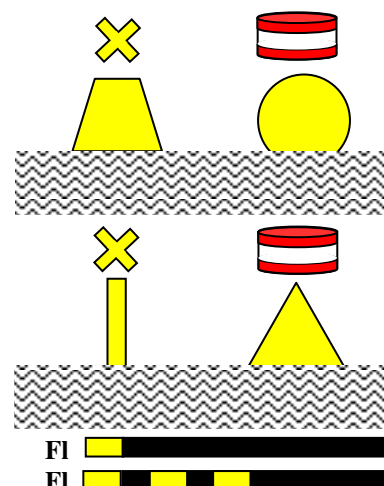
4. Balisage particulier

Couleur: jaune

Forme: cône tronqué, bouée conique, bouée cylindrique ou espar

Voyant (le cas échéant): croix de Saint André, peinte en jaune ou, uniquement dans le cas d'une zone interdite, le signal d'interdiction de passer [A.1](#) (appendice 7) sous forme d'un cylindre

Feu (le cas échéant): feu jaune à éclats réguliers ou à éclats groupés à l'exclusion d'un feu à éclats groupés de 2 éclats



Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu pour la navigation, mais indique une certaine zone ou un objet qui est couramment décrit dans des publications nautiques ou spécialisées.

Ce balisage est par exemple appliqué pour baliser les zones de navigation interdites, des endroits de dragage, de déversement et d'ancrage, de zones d'exercices et de pêche, pour la délimitation des zones spécialement réservées aux bateaux pratiquant la grande vitesse ou effectuant du ski nautique, de la planche à voile, des compétitions, etc. ... et pour l'indication de positions ayant une destination spéciale tels que des câbles, des instruments.

Les bateaux navigants sont tenus de passer ces balisages du même côté que pour les balisages normaux

III. BALISAGE A TERRE INDIQUANT LA POSITION DU CHENAL

A. CHENAL

Signaux indiquant la position du chenal par rapport aux rives.

Ces signaux indiquent la position du chenal par rapport à la rive et, avec les signaux installés sur la voie navigable, balisent le chenal aux endroits où celui-ci s'approche d'une rive; ils servent aussi de points de repère.

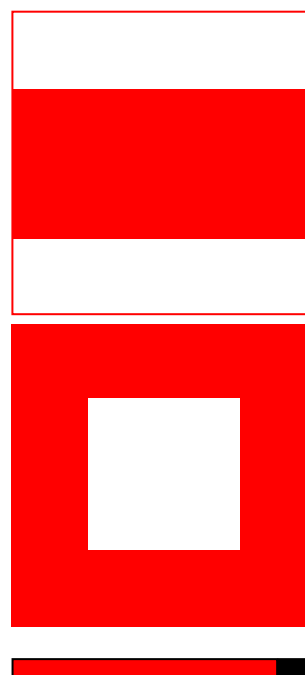
1. Chenal proche de la rive droite

Couleur: rouge/blanc

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses côtés soient horizontaux et verticaux) de couleur rouge avec deux bandes horizontales blanches, ou cadre de forme carrée (placé de manière à ce que ses côtés soient horizontaux et verticaux) peint en rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge à occultations régulières



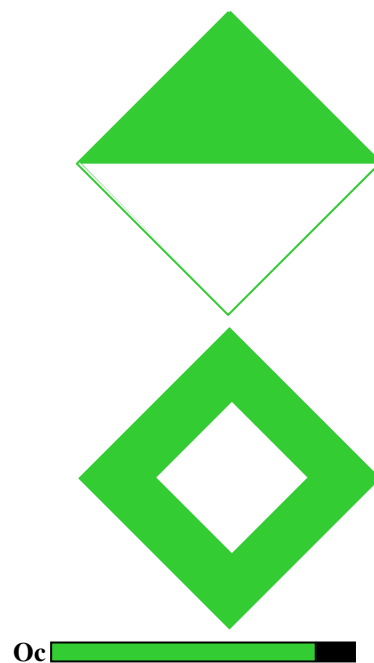
2. Chenal proche de la rive gauche

Couleur: vert/blanc

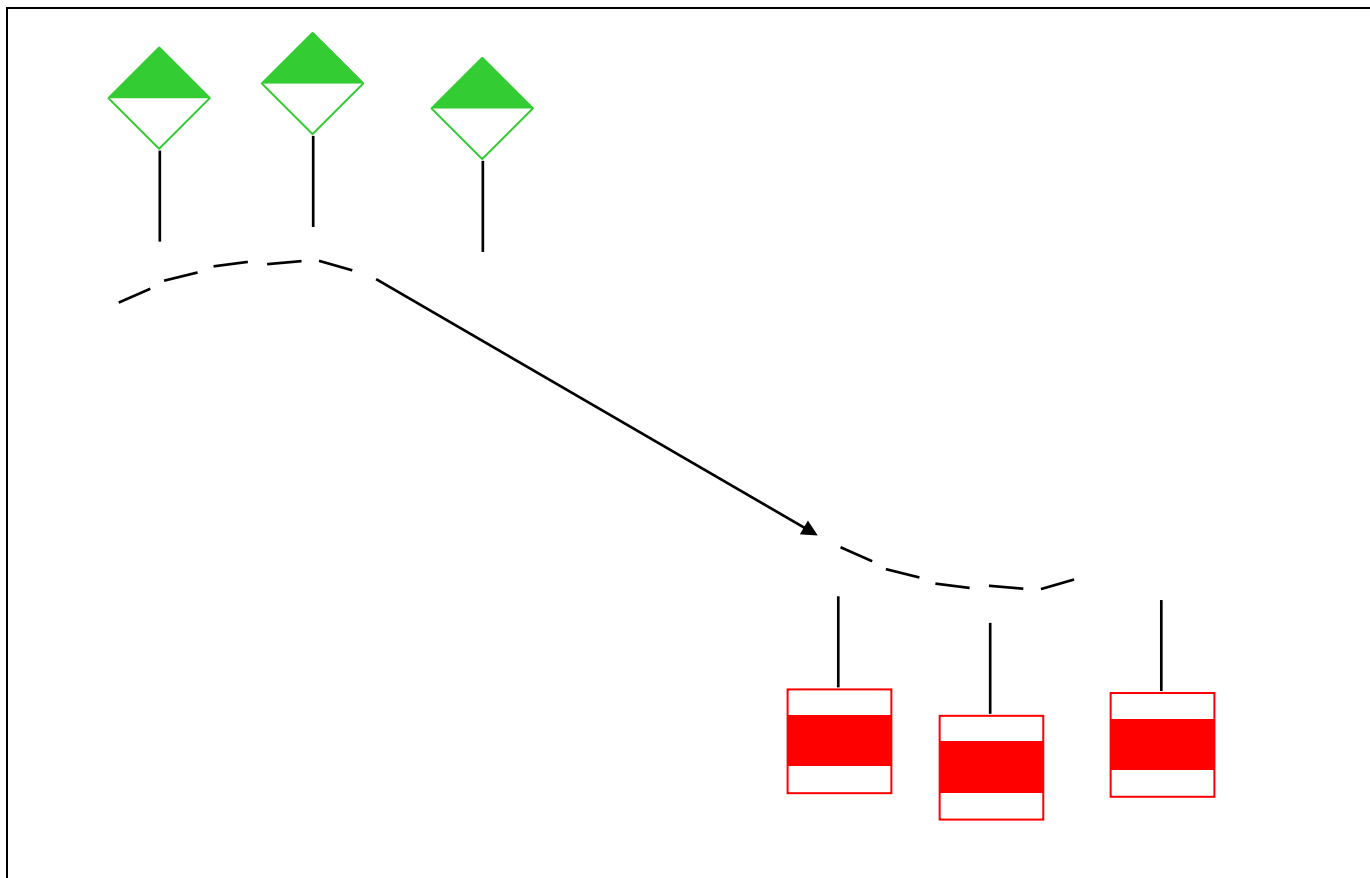
Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses diagonales soient horizontales et verticales) dont la moitié supérieure est peinte en vert et la moitié inférieure en blanc, ou cadre de forme carrée (placé de manière à ce que ses diagonales soient horizontales et verticales) peint en vert

Feu (le cas échéant): feu vert à occultations régulières



3. Utilisation des signaux (exemple)



B. TRAVERSEES: Balisage des traversées

Ces signaux indiquent à partir de quel endroit le chenal passe d'une rive à l'autre et donnent, en outre, l'axe de cette traversée.

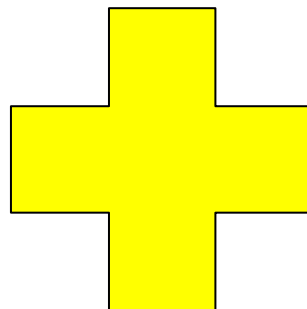
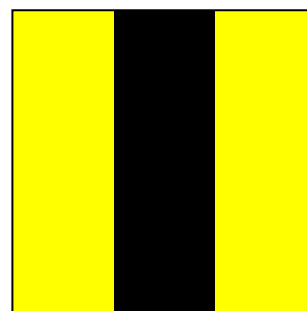
1. Rive droite

Couleur: jaune/noir

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses côtés soient horizontaux et verticaux) de couleur jaune avec une bande verticale noire au milieu; ou latte en forme de croix de Saint-Georges peinte en jaune

Feu (le cas échéant): feu jaune à occultations régulières



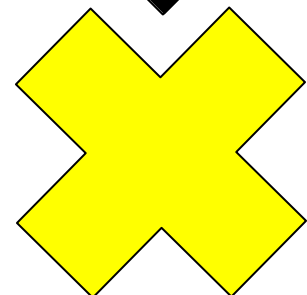
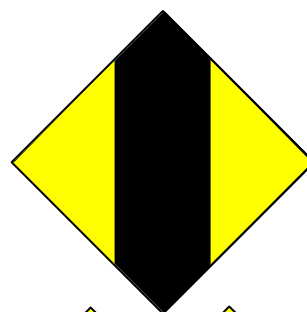
2. Rive gauche

Couleur: jaune/noir

Forme: poteau avec voyant

Voyant: panneau carré (placé de manière à ce que ses diagonales soient horizontales et verticales) de couleur jaune avec une bande verticale noire au milieu, ou latte en forme de croix de Saint-André, peinte en jaune

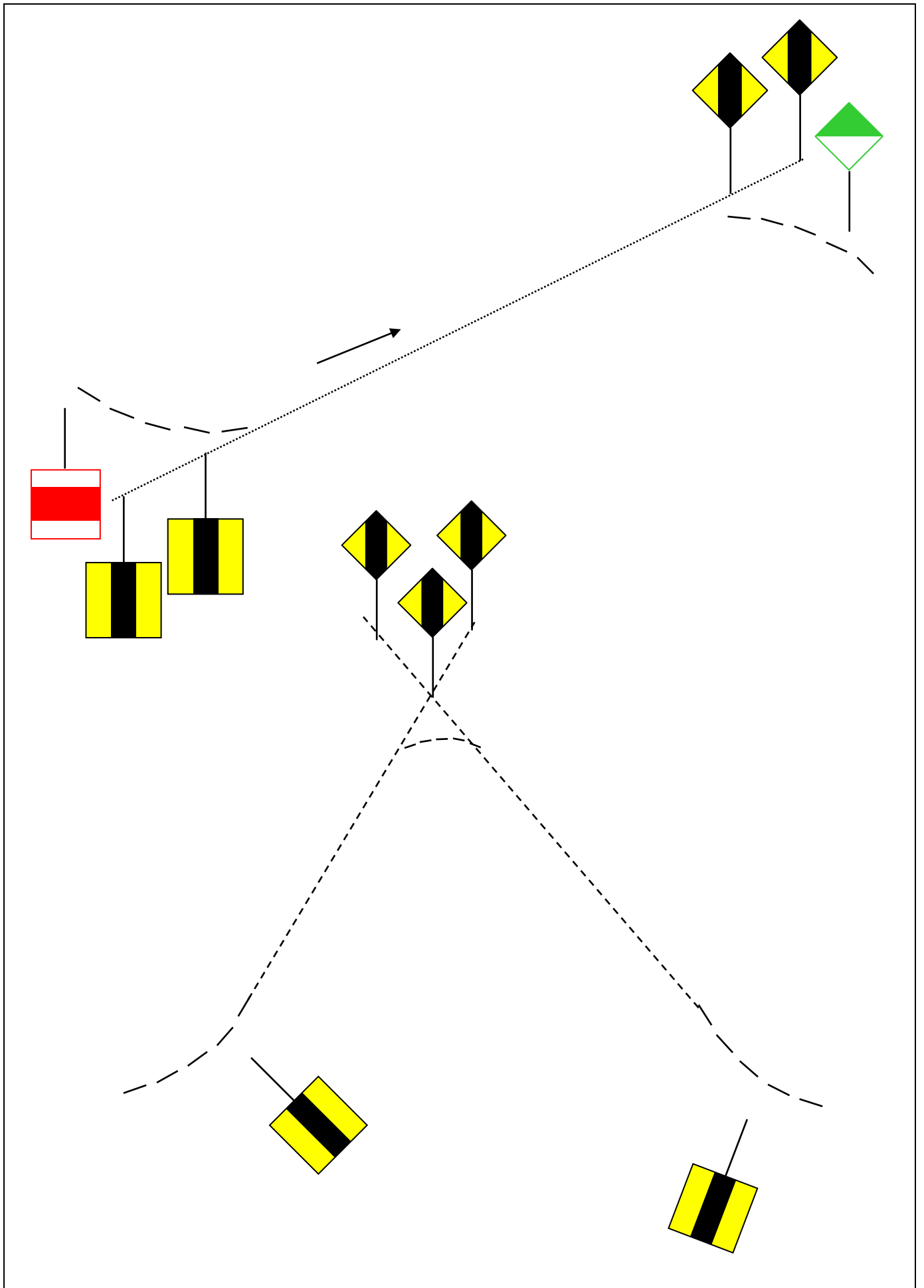
Feu (le cas échéant): feu jaune à occultations régulières



3.2. Indication de l'axe d'une longue traversée

Deux signaux identiques, placés sur la même rive l'un derrière l'autre, forment un alignement marquant l'axe d'une longue traversée

Feux (le cas échéant): jaunes (le feu antérieur et le feu postérieur ont généralement le même rythme; toutefois, le feu postérieur peut être fixe)



IV. BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

A. BALISES FIXES

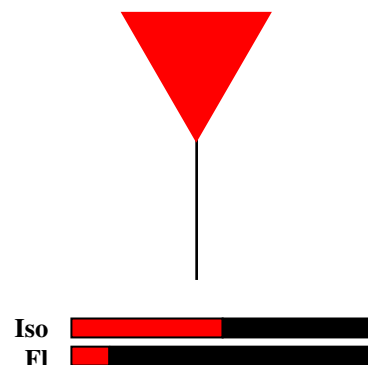
1. Côté droit

Couleur: rouge

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône rouge, pointe dirigée vers le bas

Feu (le cas échéant): feu rouge isophase ou feu à éclats réguliers



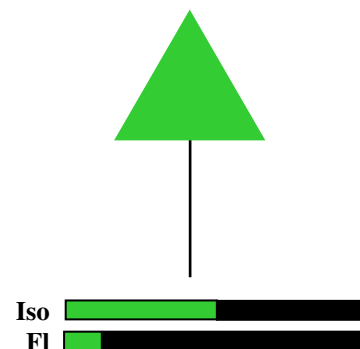
2. Côté gauche

Couleur: vert

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu vert isophase ou feu à éclats réguliers



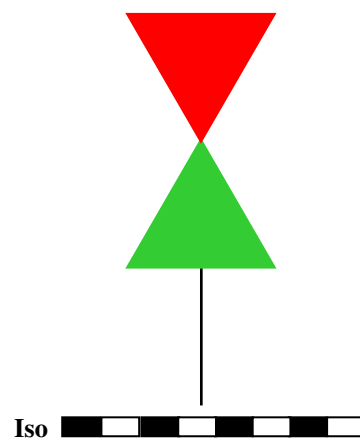
3. Bifurcation

Couleur: rouge/vert

Forme: poteau avec voyant

Voyant: cône rouge, pointe dirigée vers le bas, au-dessus d'un cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu blanc isophase (2s)



Les cônes ci-dessus peuvent être remplacés par des panneaux triangulaires avec fond blanc et bordure rouge ou vert.

4. Dérivations, embouchures et entrées de ports

Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections des berges peuvent des deux côtés de la voie navigable être signalées par les balises fixes visées aux points 1 et 2. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante

B. BALISES FLOTTANTES

1. Côté droit

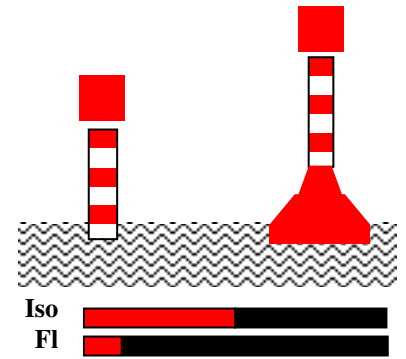
Couleur: bandes horizontales rouges et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

Voyant: cylindre rouge

Feu (le cas échéant): feu rouge isophasé ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



2. Côté gauche

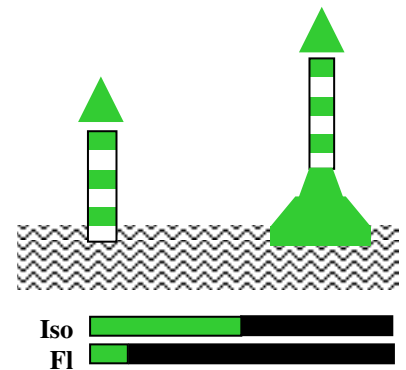
Couleur: bandes horizontales vertes et blanches

Forme: bouée-espar ou espar

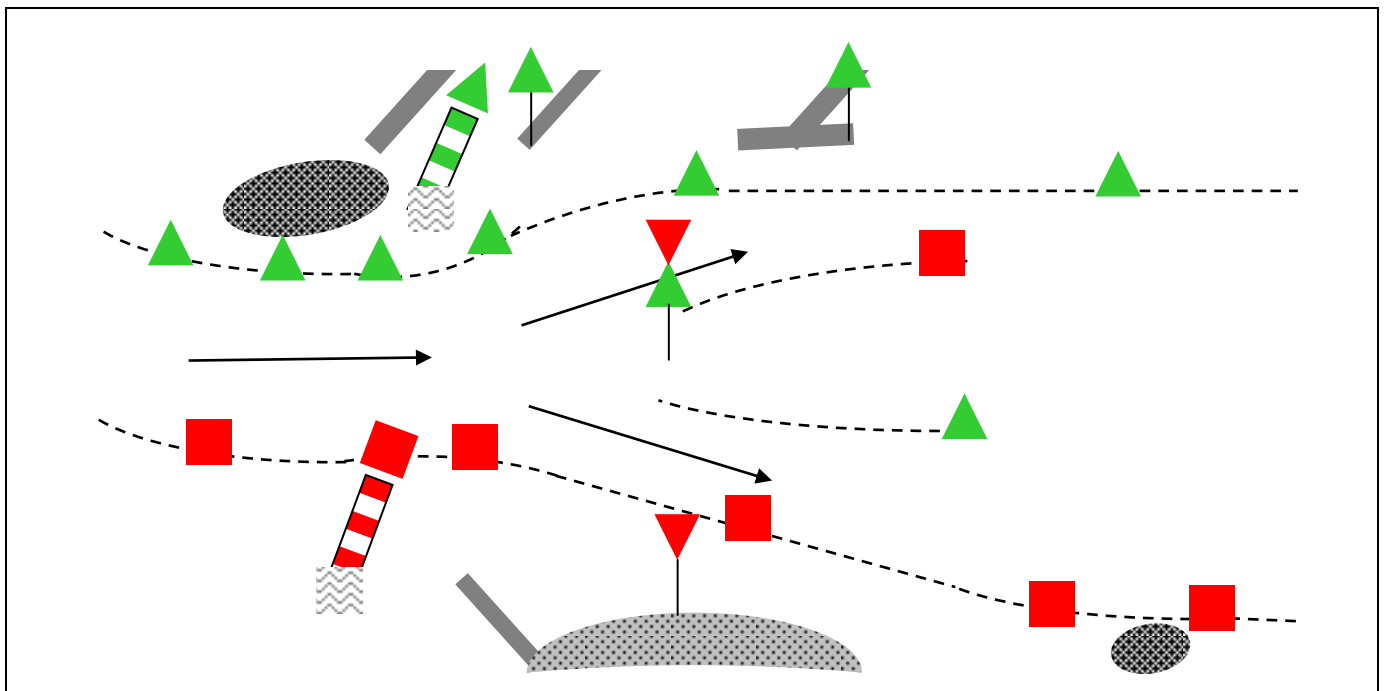
Voyant: cône vert, pointe dirigée vers le haut

Feu (le cas échéant): feu vert isophasé ou feu à éclats réguliers

En général, avec réflecteur radar



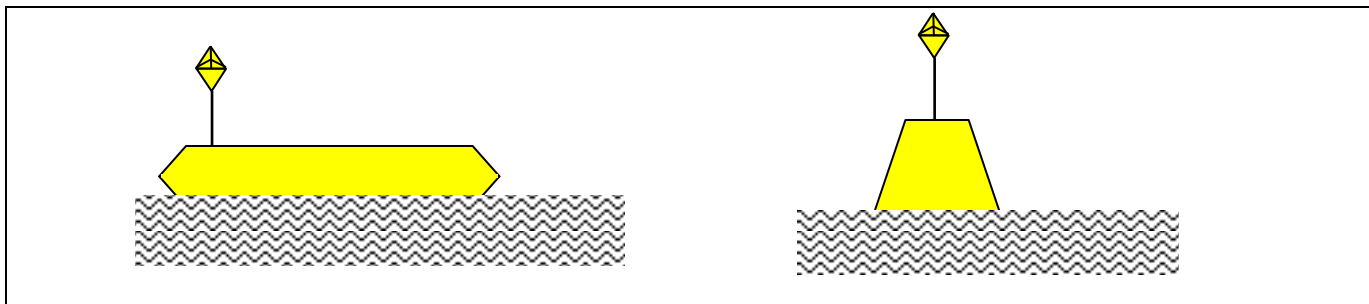
Exemple d'application du balisage des chapitres II et IV



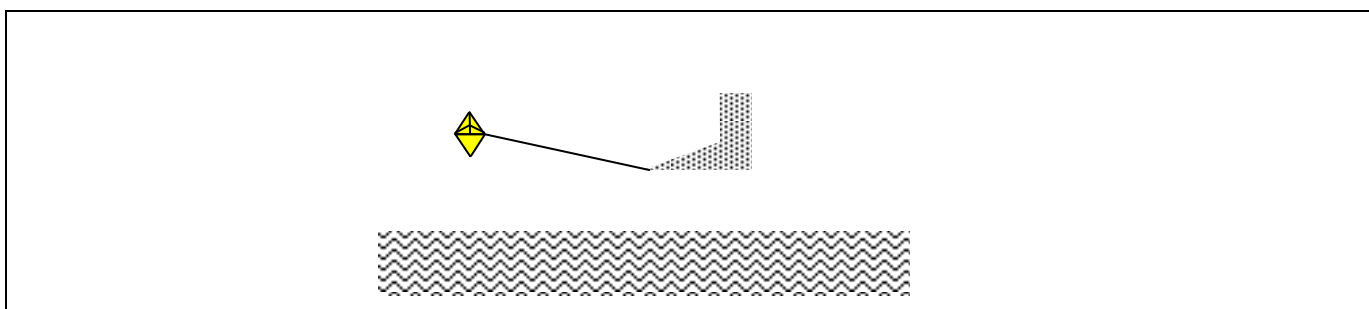
V. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE POUR LA NAVIGATION AU RADAR

A. PILES DE PONT

1. Flotteurs jaunes avec réflecteurs radar (placés à l'amont et à l'aval des piles)

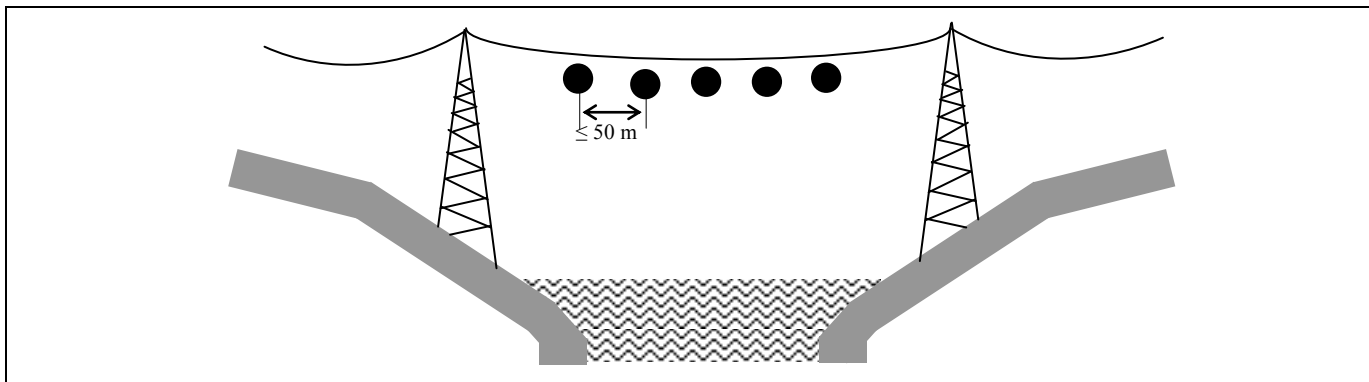


2. Perche avec réflecteur radar à l'amont et à l'aval de piles de pont

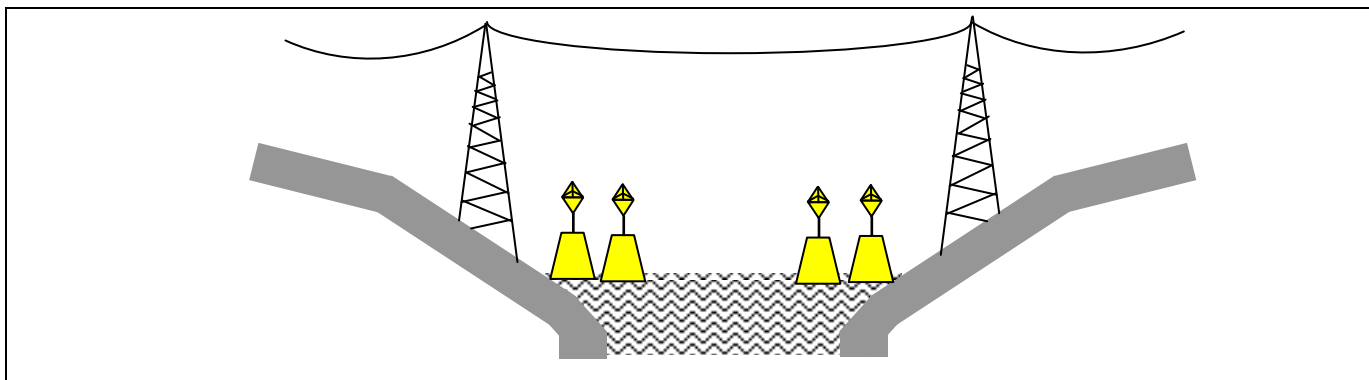


B. LIGNES AÉRIENNES

1. Réflecteurs radar fixés sur la ligne aérienne (donnant comme image radar une série de points pour identifier la ligne aérienne)



2. Réflecteurs radar placés sur des flotteurs jaunes disposés par paire près de chaque rive (chaque paire donnant comme image radar 2 points l'un à côté de l'autre pour identifier la ligne aérienne)



VI. BALISAGE SUPPLEMENTAIRE DES LACS ET VOIES NAVIGABLES DE GRANDE LARGEUR

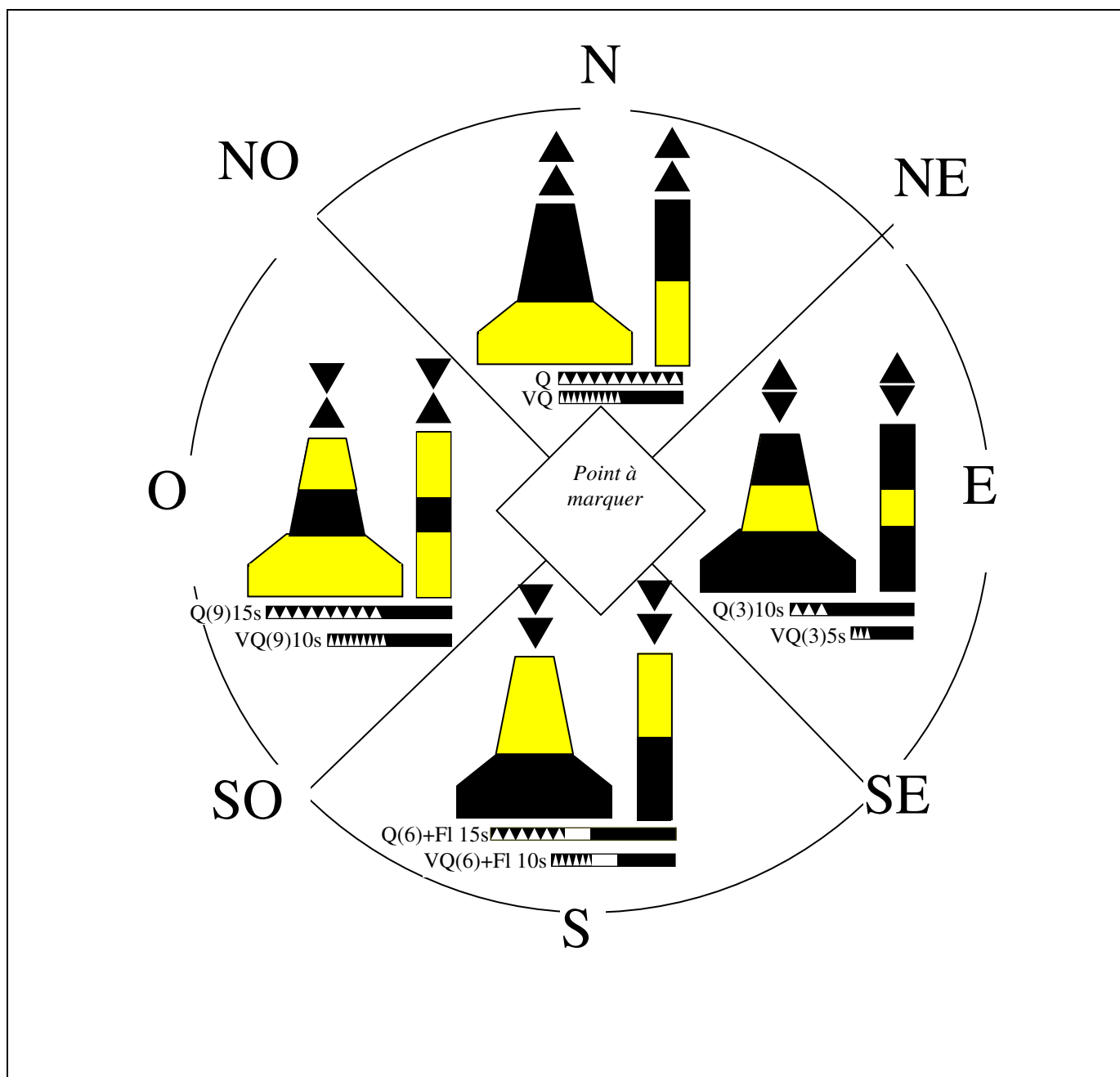
A. POINTS DANGEREUX, OBSTACLES ET CONFIGURATIONS PARTICULIÈRES

1. Balisage par marques cardinales

Définition des quadrants et des marques

Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point à marquer. Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom.

Description des marques cardinales



Marque du quadrant Nord

Couleur: noir au-dessus de jaune

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes dirigées vers le haut

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* scintillant rapide continu ou scintillant continu

Marque du quadrant Est

Couleur: noir avec une seule large bande horizontale jaune

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, opposés par la base

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à scintillements rapides groupés par 3, ou scintillements groupés par 3

Marque du quadrant Sud

Couleur: jaune au-dessus de noir

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes dirigées vers le bas

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à scintillements rapides groupés par 6 suivis d'un éclat long d'au moins 2 s, ou à scintillements groupés par 6 suivis d'un éclat long d'au moins 2 s

Marque du quadrant Ouest

Couleur: jaune avec une seule bande horizontale noir

Forme: charpente ou espar, avec voyant

Voyant: deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à scintillements rapides groupés par 9, ou scintillements groupés par 9

2. Balisage par marque de danger isolé

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eaux saines, ou mouillée à l'aplomb d'un tel danger.

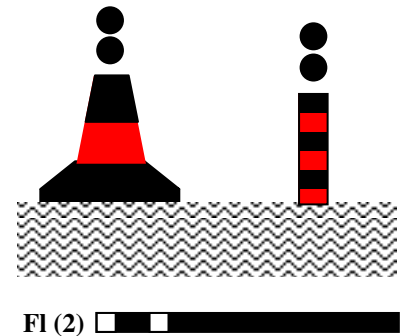
Couleur: noir avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges

Forme: quelconque, (généralement charpente ou espar) avec voyant

Voyant: deux sphères noires superposées

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* à éclats groupés par 2



B. EAUX SAINES

Balisage des axes des chenaux, des milieux de chenal et des atterrissages

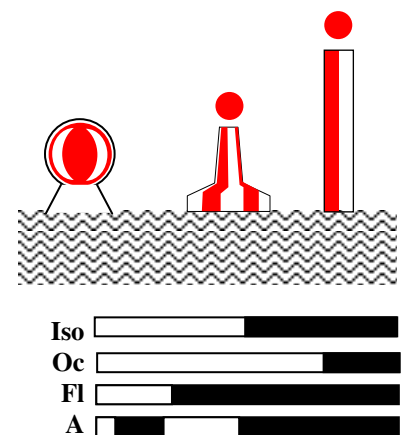
Couleur: bandes verticales rouges et blanches

Forme: bouée sphérique, ou charpente ou espar avec voyant

Voyant (le cas échéant): une seule sphère rouge

Feu (le cas échéant):

- *couleur:* blanc
- *rythme:* isophasé ou à occultations régulières ou à un éclat long toutes les 10 secondes ou lettre A de l'alphabet morse



APPENDICE 9. (non repris)

APPENDICE 10. (non repris)



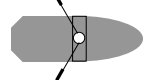
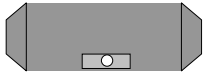
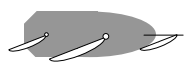
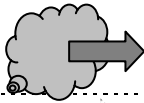





APPENDICE 11. (non repris)

APPENDICE 12. REGLES DE ROUTE

1. Les croquis du présent appendice ne sont donnés qu'à titre explicatif. Seul le texte du règlement a force de loi.

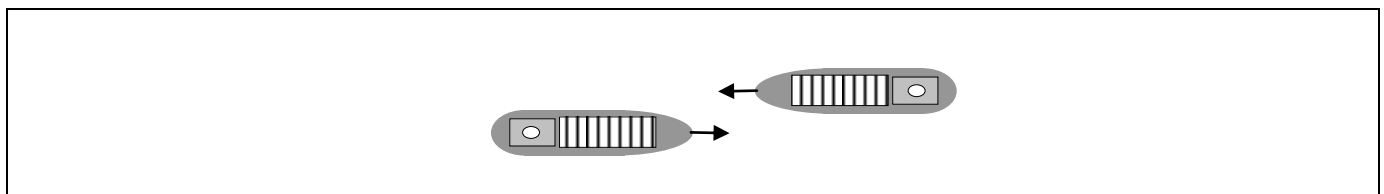
2. Les symboles suivants sont employés:

Grand bateau	
Menue embarcation	

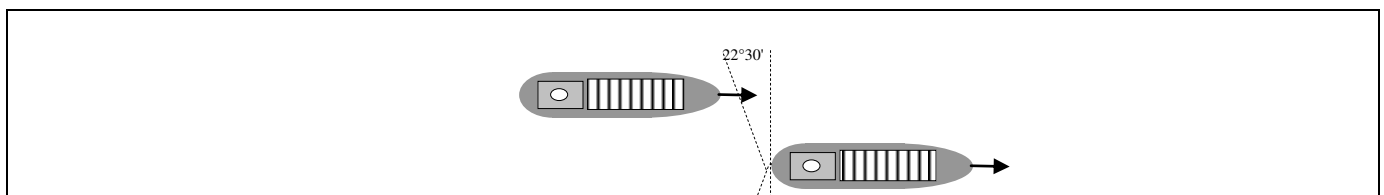
Menue embarcation motorisée	
Menue embarcation à voiles	
Menue embarcation mue par la force musculaire	
Bac	
Grand bateau à voiles	
Direction du vent	
Direction du courant	
Signal sonore	
Son bref	
Son prolongé	
Série de sons très brefs	

I. GENERALITES

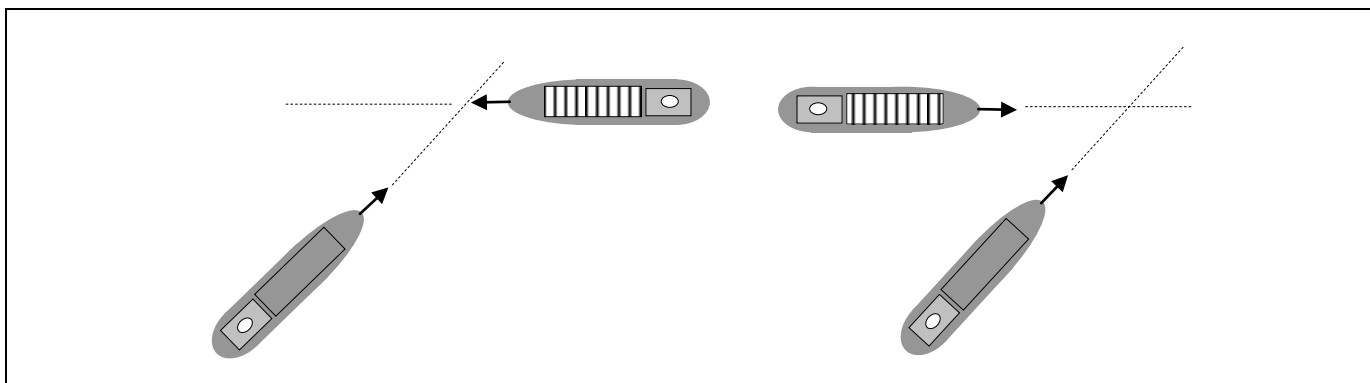
Art. 6.01. Définitions



1. a) Rencontre

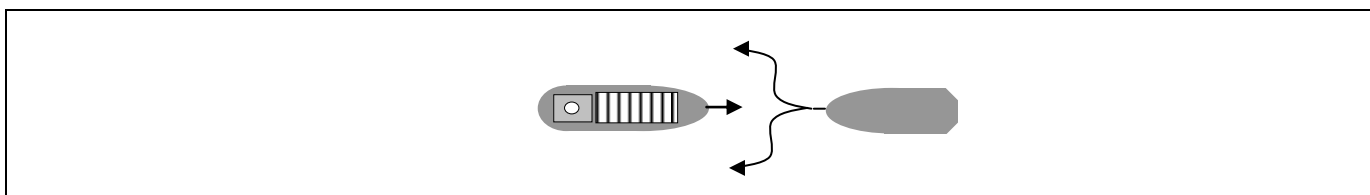


1. b) Dépassement



1. c) Routes qui se croisent

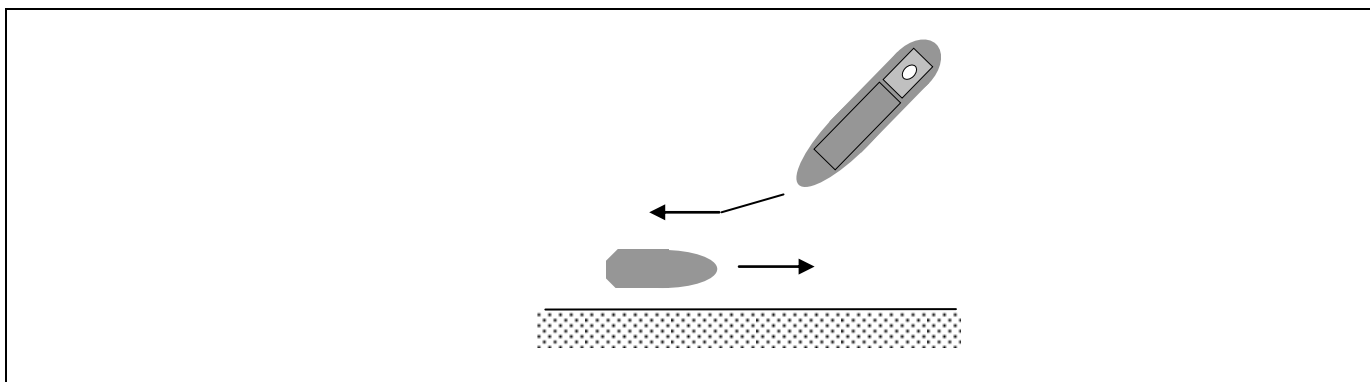
Art. 6.02. Menues embarcations: principes généraux



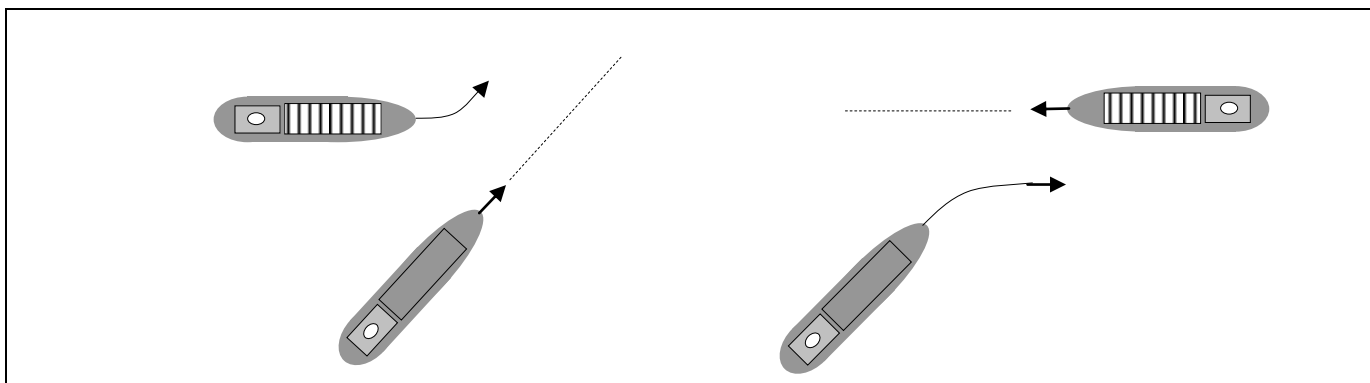
2. La menue embarcation s'écarte pour le grand bateau

II. RENCONTRES, ROUTES QUI SE CROISENT, DEPASSEMENT

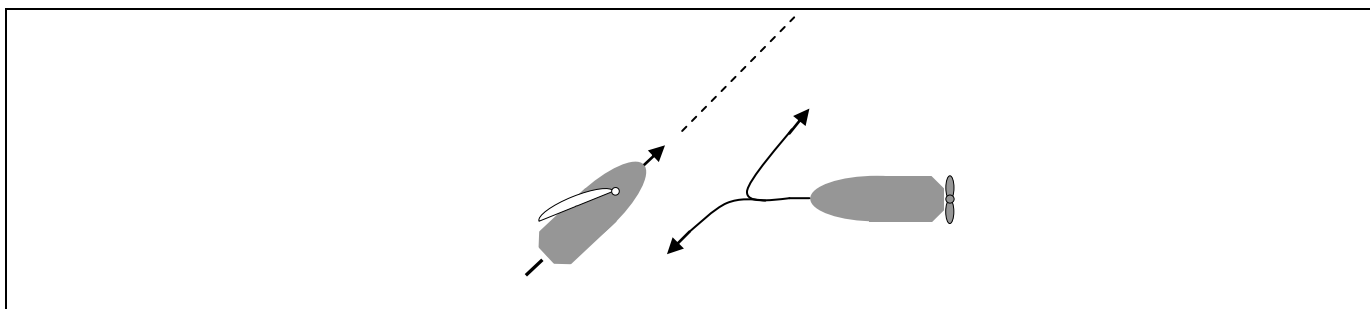
Art. 6.03bis. Routes qui se croisent



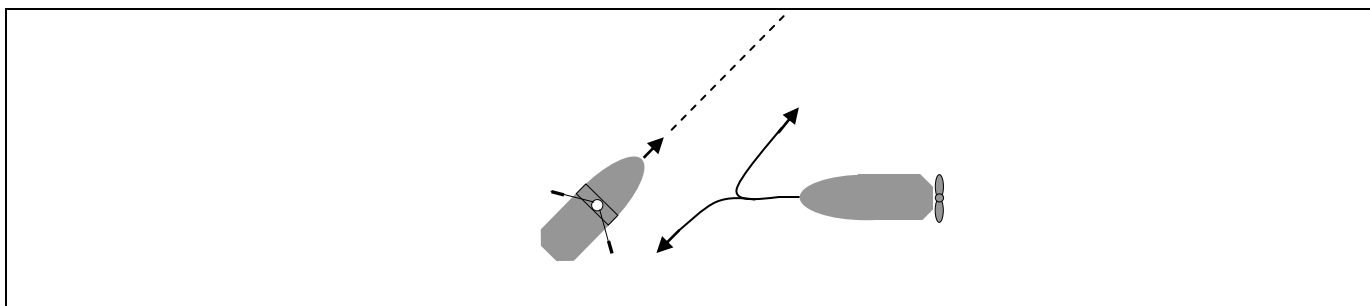
1. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter



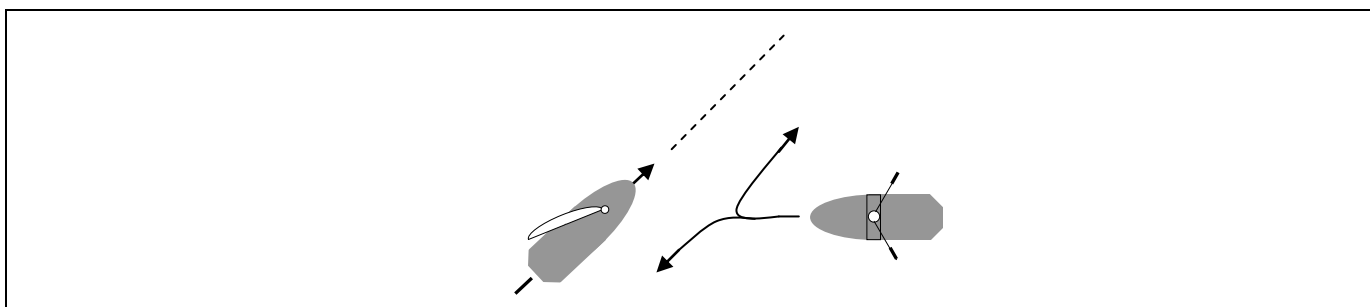
2. Dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci



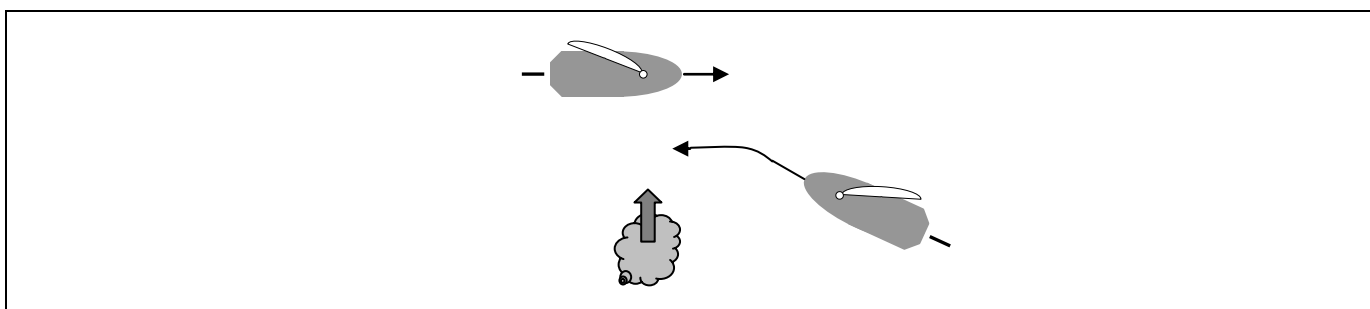
4. a) Menue embarcation motorisée et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter



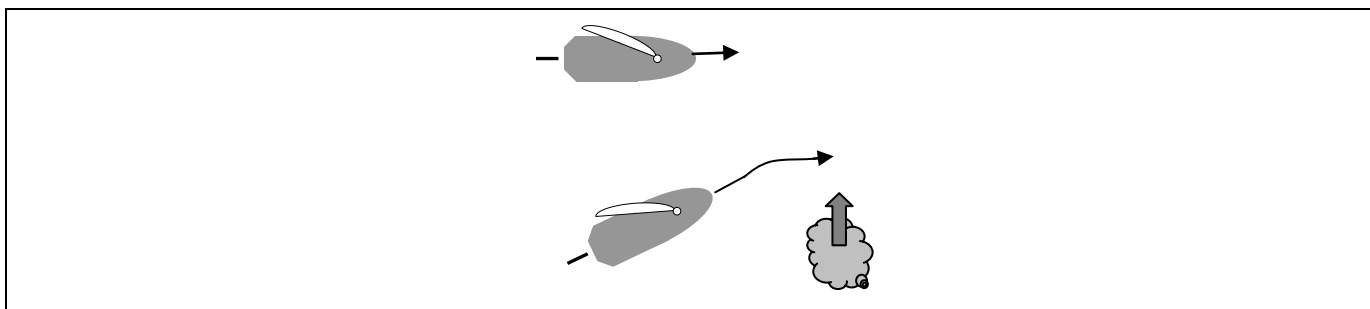
4. a) Menue embarcation motorisée et menue embarcation mue par la force musculaire: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter



4. b) Menue embarcation mue par la force musculaire et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord la menue embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter

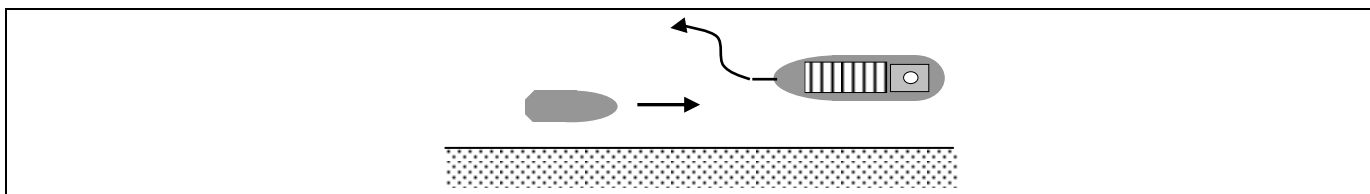


5. a) Bateaux à voiles qui reçoivent le vent d'un bord différent: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter

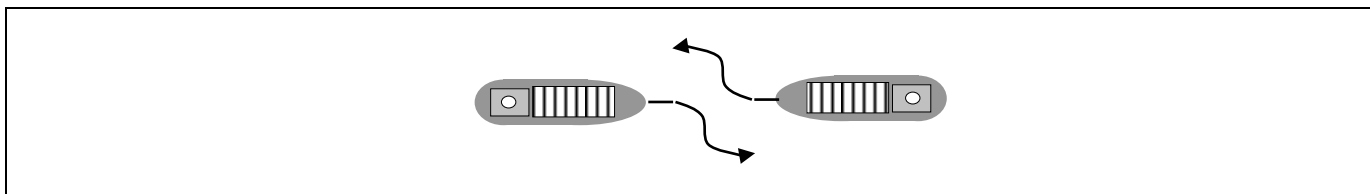


5. b) Bateaux à voiles qui reçoivent le vent du même bord: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui est au vent doit s'écarter

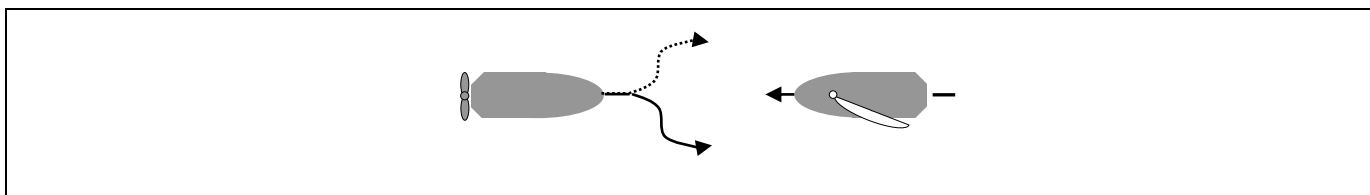
Art. 6.04. Rencontre – Règle principale



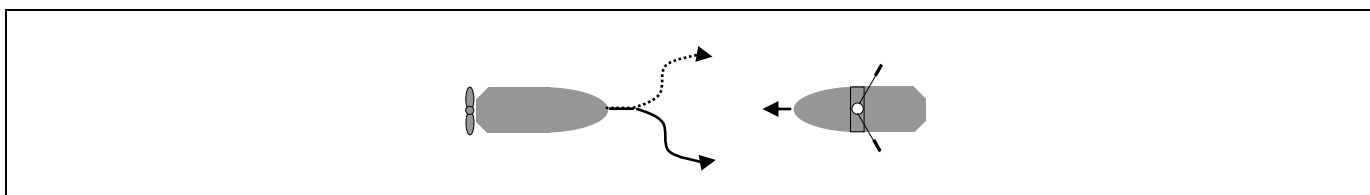
1. Le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route et l'autre bateau de s'écarter



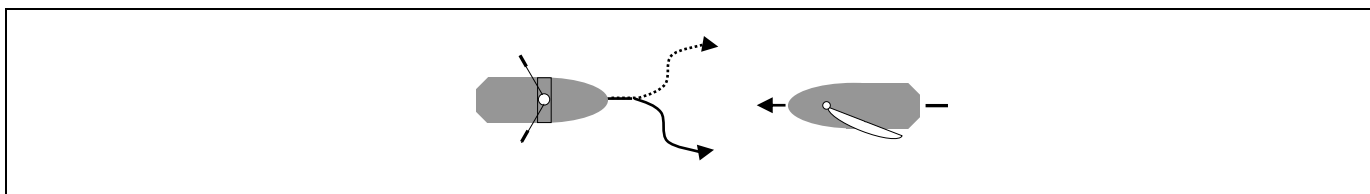
2. Dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord, chaque bateau doit venir sur tribord



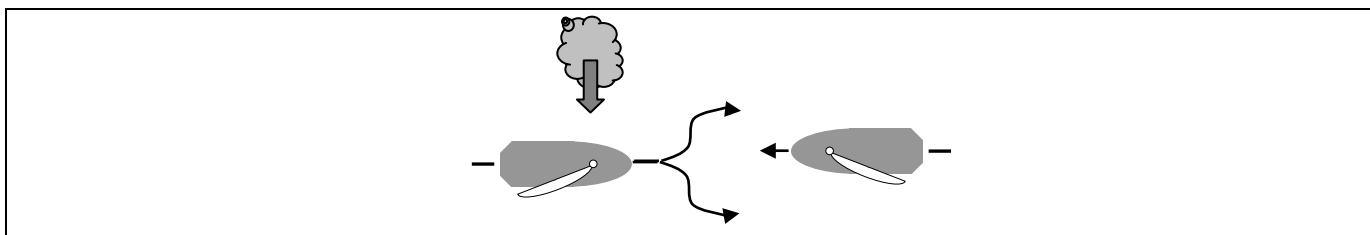
3. Menue embarcation motorisée et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter, si possible sur tribord



3. Menue embarcation motorisée et menue embarcation mue par la force musculaire: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau motorisé doit s'écarter, si possible sur tribord

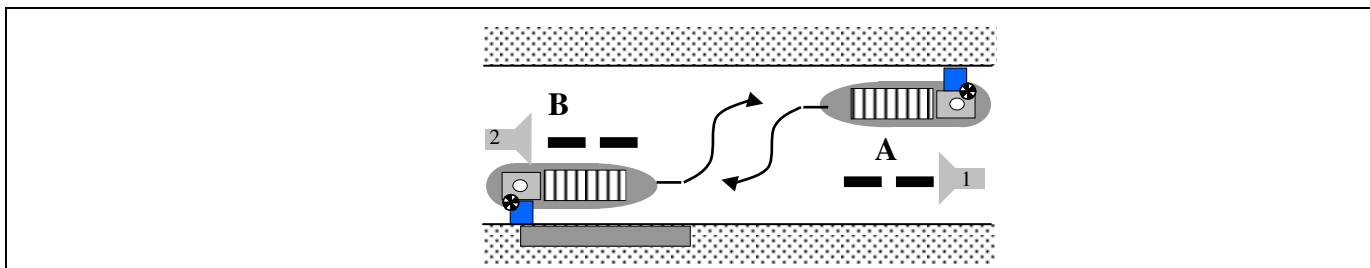


3. Menue embarcation mue par la force musculaire et menue embarcation à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord la menue embarcation mue par la force musculaire doit s'écarter, si possible sur tribord



4. Bateaux à voiles: dans le cas où aucun des bateaux ne suit le côté du chenal à tribord le bateau qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter

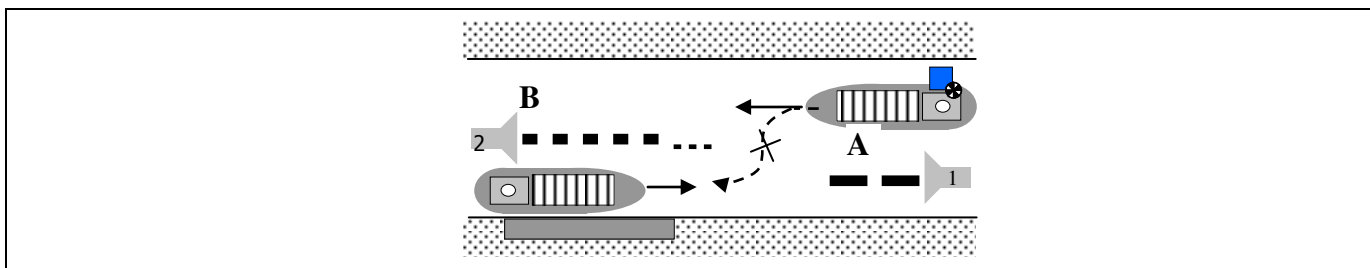
Art. 6.05. Rencontre entre grands bateaux – Dérogation à la règle principale



2.-3. Le bateau A veut aller à bâbord en passant à tribord du bateau B:

1. A demande à B de s'écarter à bâbord
2. B signale qu'il peut s'écarter

(le panneau est bleu des deux côtés; le feu scintillant est blanc)

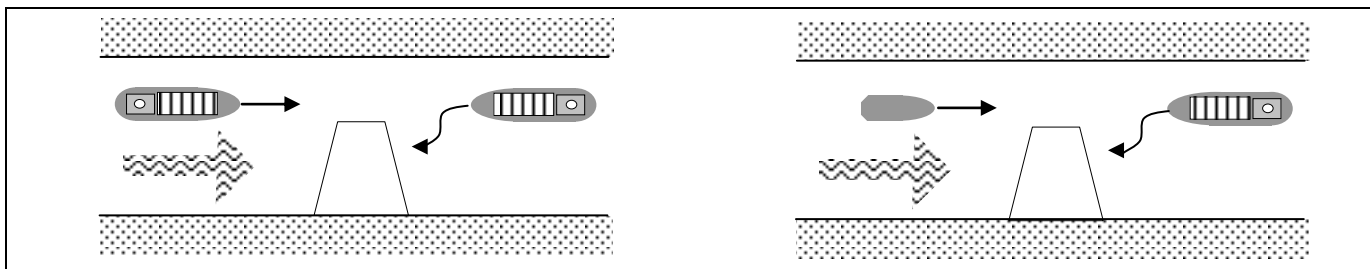


5. Le bateau A veut aller à bâbord en passant à tribord du bateau B:

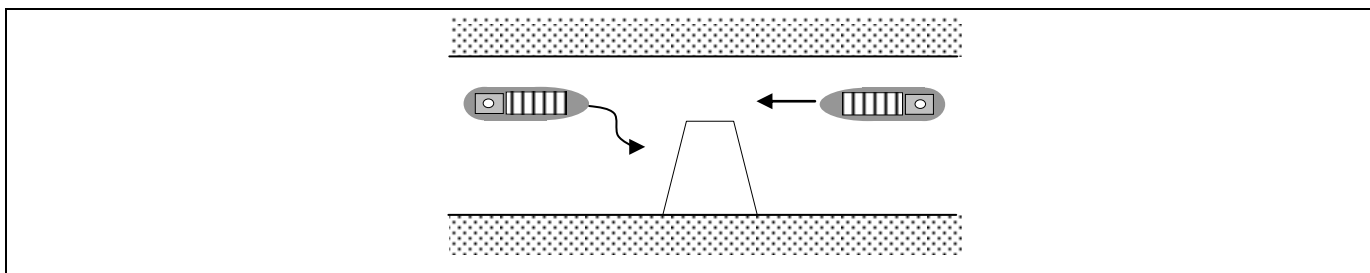
1. A demande à B de s'écarter à bâbord
2. B signale qu'il ne peut pas s'écarter

(le panneau est bleu des deux côtés; le feu scintillant est blanc)

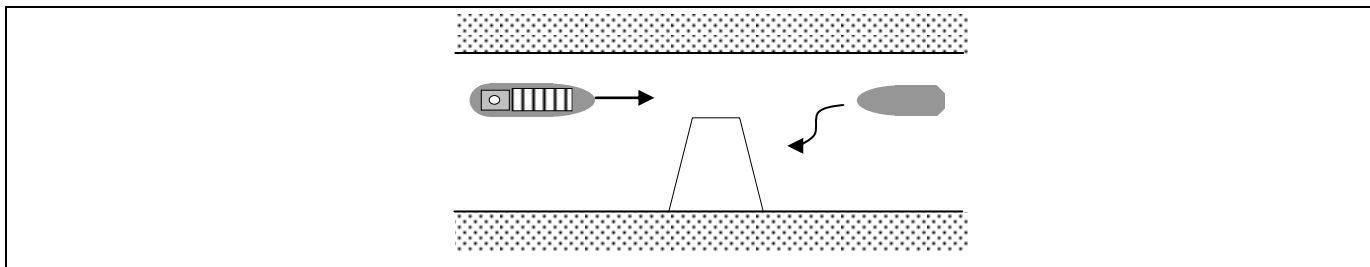
Art. 6.07. Rencontre dans un passage étroit



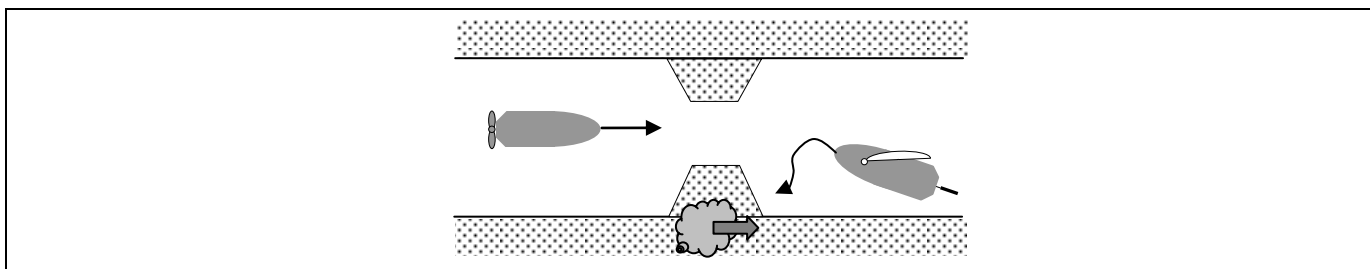
1. c) Un bateau montant doit laisser le passage à un bateau avalant



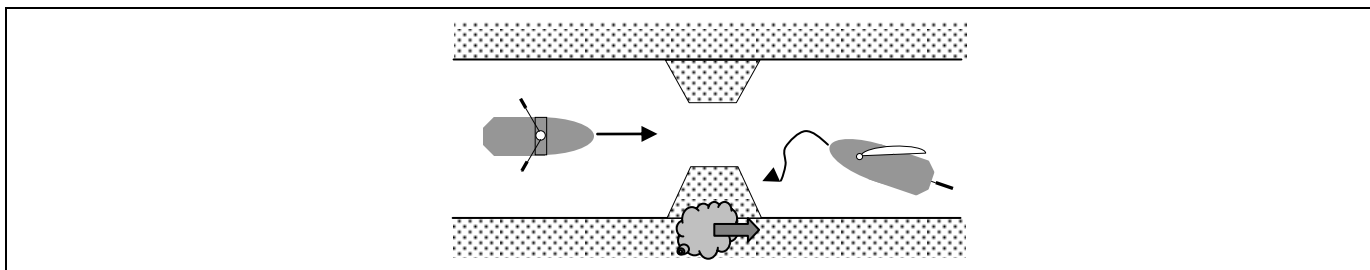
1. d) Un grand bateau qui rencontre l'obstacle à tribord doit laisser le passage à un autre grand bateau



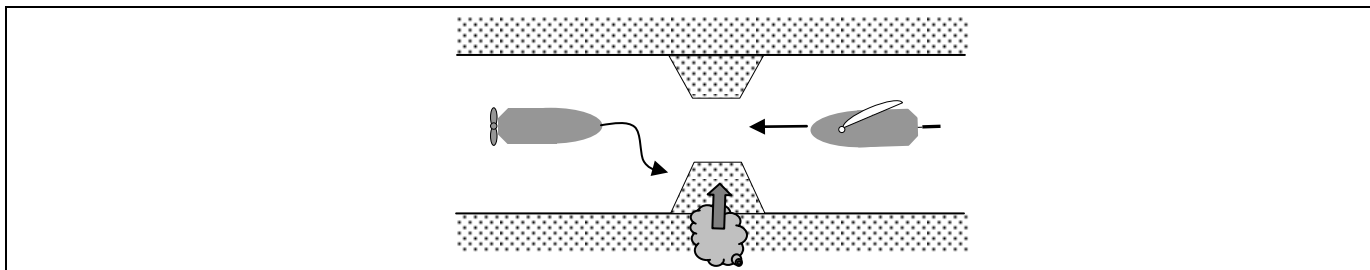
1. d) Une menue embarcation s'écarte pour un grand bateau (règle général: [art. 6.02](#))



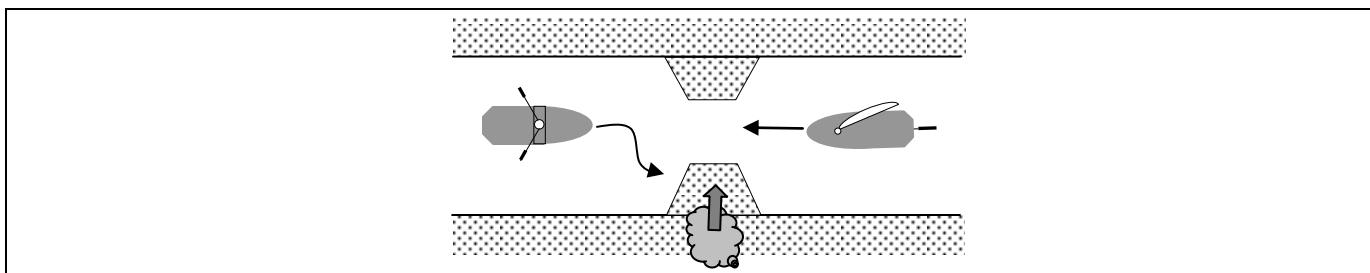
2. a) Une menue embarcation à voiles qui est sous le vent doit laisser le passage à une menue embarcation motorisée



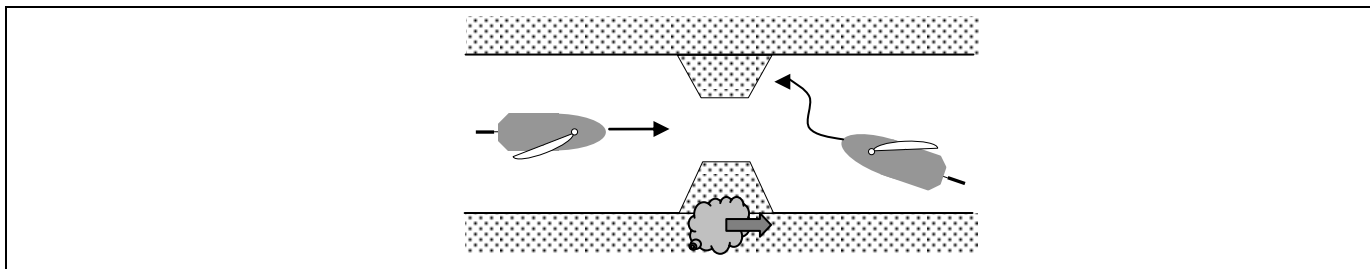
2. a) Une menue embarcation à voiles qui est sous le vent doit laisser le passage à une menue embarcation mue par la force musculaire



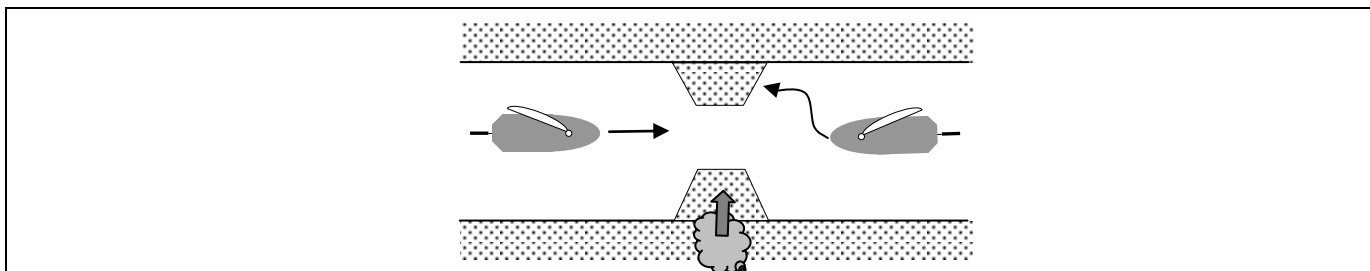
2. b) Une menue embarcation motorisée doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles qui est au vent



2. b) Une menue embarcation mue par la force musculaire doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles qui est au vent

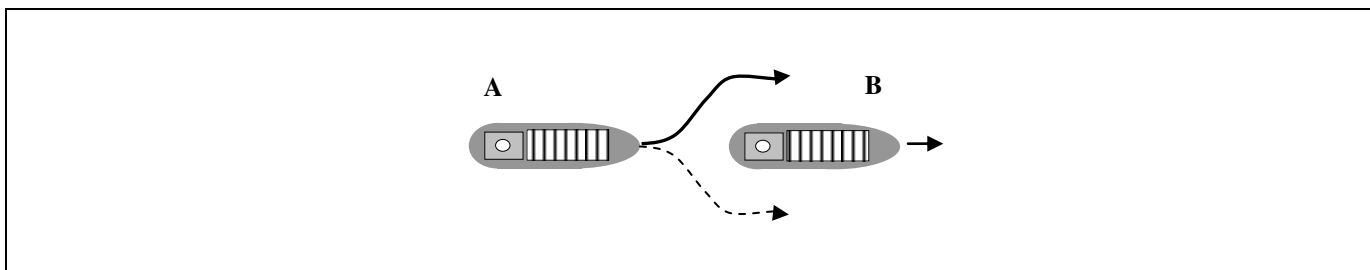


2. c) Une menue embarcation à voiles sous le vent doit laisser le passage à une menue embarcation à voiles au vent

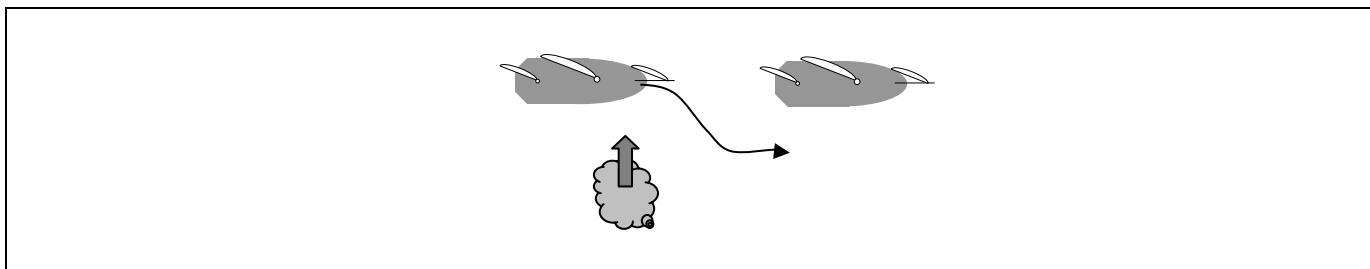


2. c) Deux menues embarcations à voiles au vent: l'embarcation qui reçoit le vent de bâbord doit laisser le passage à l'autre

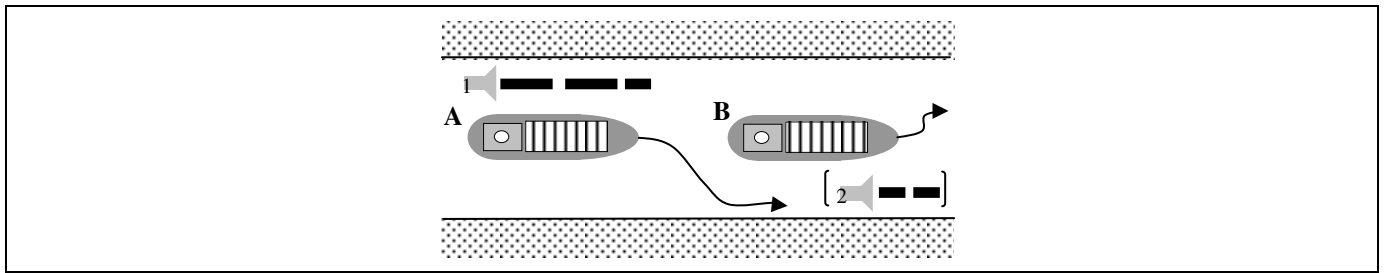
Art. 6.10. Dépassement



1. En règle générale, le rattrapant A doit passer à bâbord du rattrapé B. Si l'espace est suffisant, le dépassement peut se faire aussi par tribord

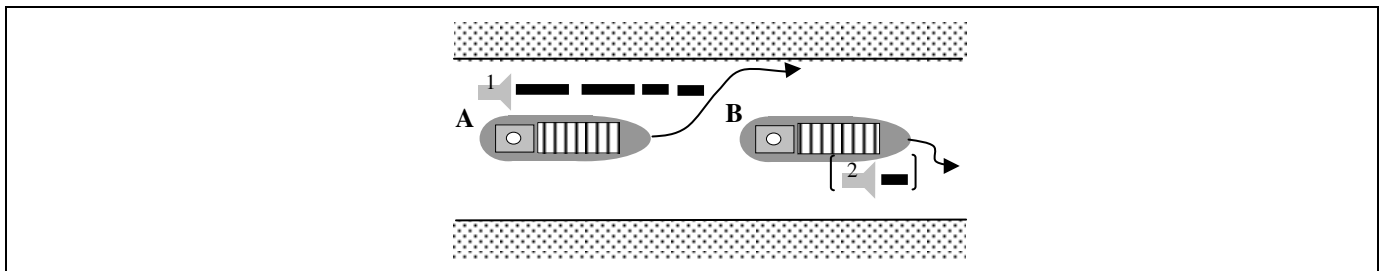


2. Un bateau à voiles doit si possible passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent



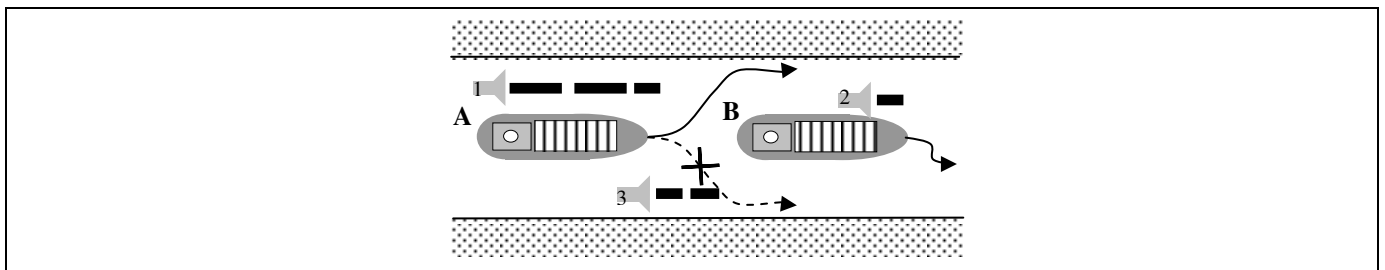
4. a) - 5. b) Le rattrapant A veut passer à tribord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B peut modifier sa course et s'écarte au besoin vers bâbord



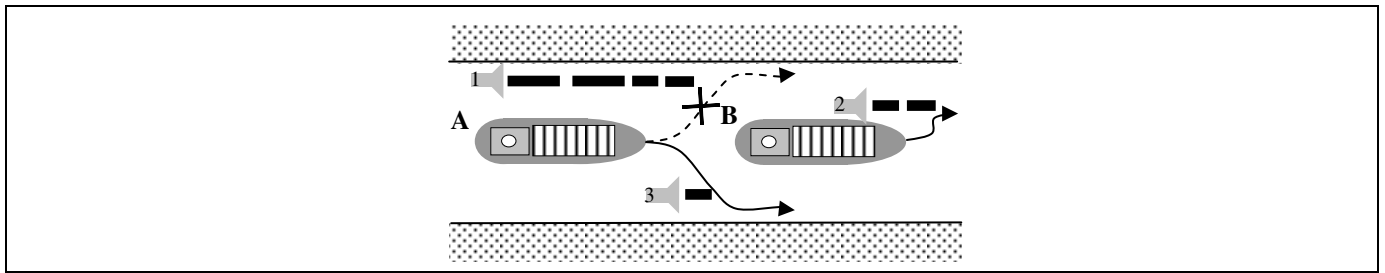
4. b) – 5. a) Le rattrapant A veut passer à bâbord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B peut modifier sa course et s'écarte au besoin vers tribord



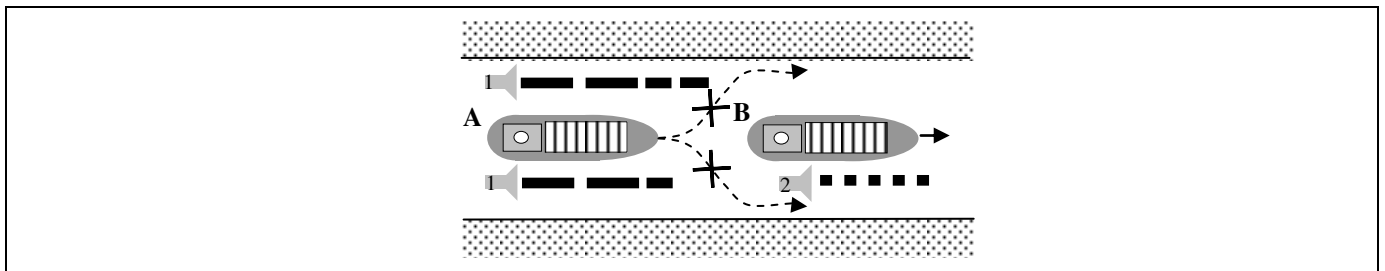
4. a) - 6. a) Le rattrapant A veut passer à tribord:

1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course mais A peut passer à bâbord
3. A rattrapera B à bâbord et B s'écartera si besoin vers tribord



4. b) - 6. b) Le rattrapant A veut passer à bâbord:

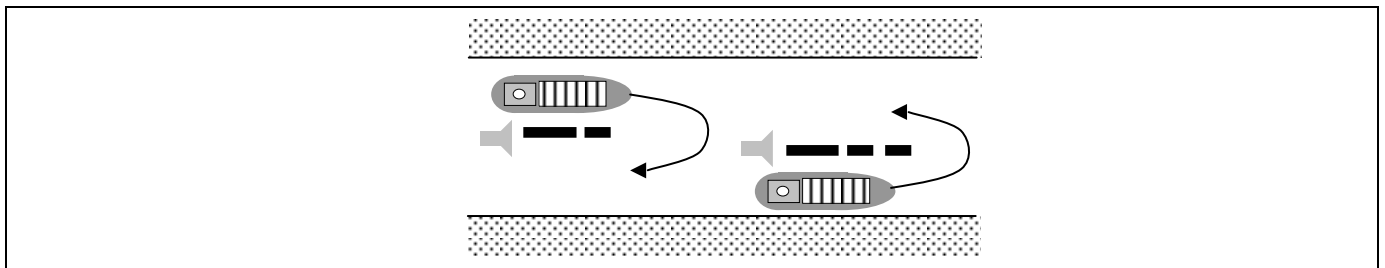
1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course mais A peut passer à tribord
3. A rattrapera B à tribord et B s'écartera si besoin vers bâbord



4. - 7. Le rattrapant A veut dépasser:

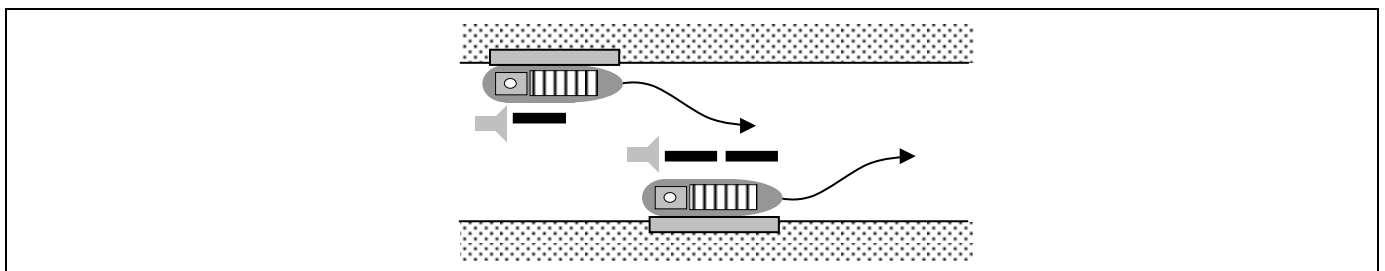
1. A demande au rattrapé B de modifier sa course
2. B ne peut pas modifier sa course parce que le dépassement ne peut pas se faire sans risque d'abordage

Art. 6.13. Virement



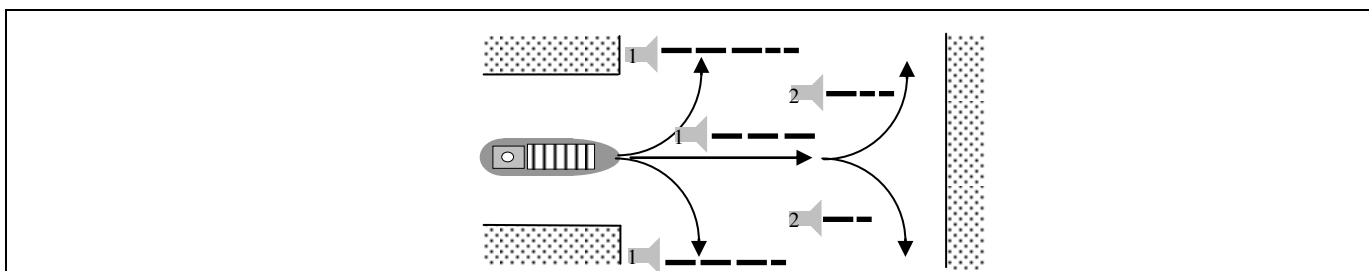
2. Le bateau qui veut virer, doit annoncer sa manœuvre en temps utile, si celle-ci devait obliger un autre bateau à modifier sa course ou sa vitesse

Art. 6.14. Conduite au départ



Signaux à émettre par les bateaux qui quittent leur poste de mouillage ou d'ancrage

Art. 6.16. Entrée et sortie des ports et des voies affluentes, sortie suivie de la traversée du chenal principal



2. Le bateau qui manœuvre doit annoncer son intention en temps utile, si celle-ci devait obliger un autre bateau à modifier sa course ou sa vitesse

APPENDICE 13. TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES PAR BATEAUX QUI VIENNENT DIRECTEMENT DE LA MER OU QUI S'Y RENDENT

Les matières dangereuses dans le sens de la Code-IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), prévues à l'[art. 11.02](#), sont:

- a) les matières de la classe 1, division de risque 1.1 et 1.5, si le bateau en transporte au total plus de 100 kg en poids brut;
- b) les matières de la classe 1, division de risque 1.2, 1.3 ou 1.4, ou les matières de la classe 5.2, pourvues d'une étiquette "explosible", si le bateau en transporte au total plus de 1 000 kg en poids brut;
- c) les matières de la classe 2, pourvues d'une étiquette "toxique", si le bateau en transporte au total plus de 1 000 kg en poids brut;
- d) les matières de toutes les classes, pour autant qu'elles soient transportées par un bateau-citerne.



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de la navigation sur la Meuse mitoyenne

(loi du 15 mars 2002)

INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1^{ER}. - DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	4
Article 1.00 Champ d'application	4
Article 1.01 Signification de quelques termes	4
Article 1.02 Le conducteur	5
Article 1.03 Devoirs de l'équipage.....	5
Article 1.04/1.05 Mesures de précaution et dérogation au règlement.....	5
Article 1.06 Utilisation de la voie navigable.....	5
Article 1.07 Chargement.....	6
Article 1.09 Conduite d'un bâtiment	6
Article 1.10 Documents de bord.....	6
Article 1.11 Règlement de bord	6
Article 1.12 Objets débordant sur les côtés des bâtiments - Perte d'objets. - Obstacles	6
Article 1.13 Protection des signaux de la voie navigable	7
Article 1.14 Dommages causés aux ouvrages d'art.....	7
Article 1.15 Interdiction de déverser des objets ou des substances dans la voie navigable	7
Article 1.17 Bâtiments échoués ou coulés. - Déclaration des accidents	7
Article 1.18 Obligation de dégager la passe navigable	7
Article 1.19 Ordres particuliers.....	7
Article 1.20 Coopération avec les fonctionnaires	8
Article 1.22 Prescriptions de caractère temporaire	8
Article 1.23 Organisation de manifestations et autorisation y afférente	8
CHAPITRE 2. - MARQUES.....	8
Article 2.01 Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations	8
Article 2.02 Marques d'identification des menues embarcations.....	8
Article 2.02a Équipement et construction des menues embarcations	9
CHAPITRE 3. - SIGNALISATION VISUELLE DES BÂTIMENTS	9
Article 3.01 Application	9
Article 3.01a Définitions.....	10
Article 3.02 Feux	10
Article 3.03 Panneaux et pavillons	10
Article 3.04 Cylindres, ballons, cônes et bicônes	10
Article 3.05 Signaux interdits	11
Article 3.06 Feux de secours.....	11
Article 3.07 Feux, lumières ou projecteurs, ainsi que pavillons, panneaux et autres dispositifs interdits	11
Article 3.08 Feux devant être portés par des bâtiments motorisés isolés faisant route	11
Article 3.09 Feux devant être portés par des convois remorqués.....	11
Article 3.11 Feux devant être portés par des formations à couple	12
Article 3.12 Feux devant être portés par des bâtiments à voile.....	12
Article 3.13 Feux devant être portés par des menues embarcations	12
Article 3.18 Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments incapables de manœuvrer.....	13
Article 3.20 Feux devant être portés par des bâtiments en stationnement	13
Article 3.27 Feux devant être portés par des engins flottants au travail et par des bâtiments échoués ou coulés	14
Article 3.28 Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation	14
Article 3.29 Signalisation de jour des convois remorqués	14
Article 3.30 Signalisation de jour de bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur.....	15
Article 3.35 Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer.....	15
Article 3.41 Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés	15
Article 3.42 Signalisation de jour supplémentaire des ancres des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation	15
Article 3.45 Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle.....	15
Article 3.46 Signaux de détresse.....	16
CHAPITRE 4. - SIGNALISATION SONORE DES BÂTIMENTS.....	16
Article 4.01 Généralités	16
Article 4.02 Usage des signaux sonores	16
Article 4.03 Signaux sonores interdits	17
CHAPITRE 5. - SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE.....	17

Article 5.01 Définition des signaux de navigation.....	17
Article 5.02 Mise en place ou enlèvement de signaux de navigation	17
CHAPITRE 6. - RÈGLES DE ROUTE	17
Article 6.01 Définitions	17
Article 6.02 Menues embarcations. - Généralités	17
Article 6.03 Principes généraux	18
Article 6.03a Routes qui se croisent	18
Article 6.04 Rencontre droit devant Règles principales.....	18
Article 6.05 Rencontre droit devant.....	19
Article 6.09 Dépassement. - Généralités.....	19
Article 6.10 Dépassement	19
Article 6.13 Virage	20
Article 6.14 Conduite au départ.....	20
Article 6.15 Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.....	20
Article 6.16 Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale	20
Article 6.17 Navigation à la même hauteur; interdiction de naviguer côte à côte	21
Article 6.18 Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes	21
Article 6.19 Navigation à la dérive	21
Article 6.20 Remous	21
Article 6.21 Manœuvrabilité des formations	22
Article 6.30 Règles générales de navigation par mauvaise visibilité	22
Article 6.31 Signal sonore émis par un bâtiment en stationnement ou échoué	22
Article 6.33 Bâtiments poursuivant leur route par mauvaise visibilité	22
Article 6.33a Vitesse.....	23
Article 6.33b Navigation des canots automobiles rapides Ski nautique	23
Article 6.33c Planche à voile, baignade et plongée	23
Article 6.33d Zone de silence pour pêcheurs.....	23
Article 6.33e Activités interdites	24
CHAPITRE 7. - RÈGLES DE STATIONNEMENT	24
Article 7.01 Principes généraux relatifs au stationnement.....	24
Article 7.02 Stationnement (ancrage et amarrage).....	24
Article 7.08 Garde	24
ANNEXE I^{RE} L'AUTORITÉ COMPÉTENTE	24
ANNEXE II. SIGNAUX DE NAVIGATION	26
A. SIGNAUX D'INTERDICTION.....	26
B. SIGNAUX D'OBLIGATION.....	29
C. SIGNAUX DE RESTRICTION	32
D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION	33
E. SIGNAUX D'INDICATION	34
F. SIGNAUX ADDITIONNELS	38
ANNEXE III. BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE	40
A) MARQUES LATÉRALES.....	40
1. Marques principales.....	40
1.1. Côte droit	40
1.2. Côté gauche	41
1.3. Bifurcations et croisements.....	41
B) BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES	41
1. En dehors de la passe navigable.....	41
1.1. Rive droite	41
1.2. Rive gauche	42
1.3. Point de bifurcation.....	42
2. Dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci.....	42
2.1. Marques latérales	42
2.2. Marques placées sur l'obstacle ou à proximité de celui-ci.....	42
C) MARQUES SPÉCIALES.....	43
D) BALISAGE DES ENTRÉES DES PORTS ET D'EMBRANCHEMENTS	44
1. Si les marques sont dotées de feux	45
1.1. A bâbord	45
1.2. A tribord.....	45
2. Si les marques ne sont pas dotées feux	45

2.1. A bâbord	45
2.2. A tribord.....	45
E) BALISAGE INDIQUANT LE COURS DU CHENAL	45
1. Position du chenal.....	45
1.1. Rive droite	46
1.2. Rive gauche	46
2. Traversées.....	46
2.1. Rive droite	46
2.2. Rive gauche	46

INTRODUCTION

Pour la numérotation des chapitres et articles du présent règlement, il a été tenu compte du système uniforme européen de règles et de signaux de navigation (Code européen des voies de navigation intérieure; C.E.V.N.I.) fixé par voie de résolutions de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (voir résolution n° 24 du 15 novembre 1985), ainsi que du Règlement de police (1983) relatif à la navigation sur le Rhin, qui est également basé sur ce code.

A ce sujet, il convient de signaler que, dans certains cas, des numéros d'articles ont été omis et sont alors accompagnés de la mention « non repris » et que, dans d'autres cas, des articles ou alinéas ont été ajoutés, portant des numéros additionnels (voir, par exemple, les articles 6.33a et suivants).

CHAPITRE 1^{er}. - Dispositions générales

Article 1.00 Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la Meuse mitoyenne. Par Meuse mitoyenne, il convient d'entendre les eaux de la Meuse:

- depuis la frontière à la hauteur de la borne-frontière 45 (Lixhe) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 49 (Klein Ternaaien), y compris la partie rectifiée et normalisée à la suite des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point f, du Traité conclu le 24 février 1961 à Bruxelles en vue de l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana et à l'exclusion des deux coupures du coude situés le plus en aval;
- de la frontière à la hauteur de la borne-frontière 106 (Smeermaas-Borgharen) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 126 (Kessenich-Stevensweert).

Article 1.01 Signification de quelques termes

Dans le présent règlement, il convient d'entendre par :

- Bâtiment** : tout bateau, y compris une embarcation sans déplacement d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport par voie d'eau;
- Bâtiment motorisé** : un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion, à l'exception d'un bâtiment dont le moteur n'est employé que pour effectuer des petits déplacements ou pour augmenter sa manoeuvrabilité lorsqu'il est remorqué ou poussé;
- Bâtiment à voile** : un bâtiment qui navigue exclusivement à l'aide de ses voiles. Un bâtiment naviguant à la voile et qui utilise en même temps son moteur est un bâtiment motorisé;
- Convoi remorqué** : un groupement d'un ou plusieurs bâtiments motorisés remorquant un ou plusieurs bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes, les bâtiments motorisés assurant soit la propulsion, soit la propulsion et la conduite des bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes;
- Formation à couple** : un ensemble de bâtiments accouplés bord à bord, dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé assurant la propulsion et la conduite de la formation;
- Engin flottant** : une construction flottante portant des installations mécaniques, qui est destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports;
- Menue embarcation** : un bâtiment dont la longueur est inférieure à 20 m la longueur constituant la distance entre la partie fixe de la coque située le plus en avant de la proue et

la partie fixe de la coque située le plus en arrière de la poupe, sans compter le mât de beaupré, le mât de perroquet et le stabilisateur et ce, à l'exception:

- d'un bâtiment construit ou aménagé en vue de remorquer, d'assister, de pousser ou de mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations;
- d'un bâtiment pouvant transporter plus de 12 passagers;

h) **Formation :**

- un convoi remorqué ;
- un convoi poussé;
- une formation à couple;
- une formation composée d'un ou plusieurs bâtiments motorisés et d'un bâtiment motorisé naviguant isolément, un convoi poussé ou une formation à couple;

i) **Canot automobile rapide** : un racer, un hydroglisseur, un canot automobile de course ou toute autre menue embarcation similaire naviguant ou pouvant naviguer à une vitesse supérieure à 20 km/h;

j) **Voie navigable** : les eaux visées à [l'article 1.00](#);

k) **Passe navigable** : la partie de la voie navigable pouvant effectivement être utilisée pour la navigation;

l) **Autorité compétente** : le fonctionnaire ou les agents visés à [l'annexe I^{re}](#).

Article 1.02 Le conducteur

1. Dans le présent règlement, il convient d'entendre par conducteur, la personne qui dirige un bâtiment ou une formation.
2. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement, sauf si lesdites dispositions confient cette responsabilité à des tiers.
3. Le conducteur d'un bâtiment faisant partie d'une formation doit suivre les ordres du conducteur de la formation. Toutefois, même sans de tels ordres, il doit prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de son bâtiment.

Article 1.03 Devoirs de l'équipage

Les membres de l'équipage d'un bâtiment doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité.

Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.

Article 1.04/1.05 Mesures de précaution et dérogation au règlement

Dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation et selon les circonstances dans lesquelles se trouve un bâtiment ou une formation, le conducteur doit prendre toutes les mesures que commande l'art de la navigation, même s'il doit de ce fait déroger aux prescriptions du présent règlement ou lorsqu'il n'existe pas de prescriptions explicites en la matière.

Article 1.06 Utilisation de la voie navigable

1. La navigation est interdite à tout bâtiment ou formation dont :
 - la longueur est supérieure à 100 m,
 - la largeur est supérieure à 12 m, ou
 - le tirant d'eau est supérieur à 2,80 m.
2. En cas d'inondation, de pénurie d'eau, de travaux ou de mesures prises dans l'intérêt général, les dimensions prévues au premier alinéa peuvent être réduites par [l'autorité compétente](#).
3. [L'autorité compétente](#) peut dispenser des dispositions du présent article.

Article 1.07 Chargement

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il est chargé de telle façon qu'il s'enfonce au-delà du plan passant par la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer si son mode de chargement ou le nombre de passagers à bord met sa stabilité en danger ou entrave la vue depuis la timonerie.

Article 1.08 (non repris)

Article 1.09 Conduite d'un bâtiment

1. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la barre est tenue par une personne qualifiée âgée au moins de 16 ans.
2. La disposition relative à la limite d'âge ne s'applique pas :
 - à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7 m;
 - à une menue embarcation mue par la force musculaire.
3. Par dérogation au premier alinéa, un canot automobile rapide est uniquement admis à naviguer s'il est conduit par une personne qualifiée âgée de 18 ans au moins ou par une personne qualifiée âgée de 16 ans au moins, assistée par une personne âgée de 18 ans au moins, apte à conduire.
4. Si un canot automobile rapide est utilisé pour tirer un ou plusieurs skieurs nautiques, le conducteur doit être accompagné d'un équipier âgé de 15 ans au moins.
5. Le conducteur d'un canot automobile rapide faisant route est obligé d'être assis à la place destinée à cet effet.
6. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la personne à la barre est en mesure de donner et de recevoir toutes les directives ou informations destinées à la timonerie ou émanant de cette dernière. Plus particulièrement, il doit pouvoir disposer d'une vue directe ou indirecte suffisamment dégagée et pouvoir entendre les signaux sonores; si cela s'avère impossible, la présence d'une personne assurant la veille visuelle ou auditive est requise pour informer le conducteur.

Article 1.10 Documents de bord

1. A bord d'un bâtiment destiné au transport de marchandises ou utilisé à cette fin, doivent se trouver les documents suivants :
 - a) le certificat de visite du bâtiment ou le document qui en tient lieu;
 - b) le certificat de jaugeage du bâtiment.
2. Ces documents doivent être présentés à toute réquisition de l'[autorité compétente](#).

Article 1.11 Règlement de bord

1. A bord d'un bâtiment doit se trouver un exemplaire mis à jour du présent règlement.
2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation sans logement pour l'équipage ni à une menue embarcation non pontée.

Article 1.12 Objets débordant sur les côtés des bâtiments - Perte d'objets. - Obstacles

1. Aucun objet ne peut déborder d'un bâtiment, sauf si cela ne représente aucune entrave ou aucun danger pour la navigation et ne peut occasionner aucun dommage à d'autres bâtiments et à des ouvrages d'art.
2. Un bâtiment doit relever entièrement les ancres dont il ne fait pas usage. Une ancre à jas doit être placée à bord.
3. Lorsqu'un bâtiment perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit en aviser sans délai [l'autorité compétente](#) la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. En outre, il doit, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans délai [l'autorité compétente](#) la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Article 1.13 Protection des signaux de la voie navigable

1. Un bâtiment ne peut se servir d'installations de signalisation pour amarrer ou déhaler. Il ne peut ni endommager ces installations ou les signaux de navigation qu'elles portent, ni les rendre impropres à leur destination.
2. Lorsqu'un bâtiment a déplacé ou endommagé un signal de navigation, le conducteur doit en aviser sans délai [l'autorité compétente](#) la plus proche.
3. Le conducteur a le devoir d'aviser sans délai [l'autorité compétente](#) la plus proche lorsqu'il constate que des signaux de navigation sont hors d'usage ou ont été endommagés.

Article 1.14 Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment a endommagé un ouvrage d'art, le conducteur doit en aviser sans délai [l'autorité compétente](#) la plus proche.

Article 1.15 Interdiction de déverser des objets ou des substances dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser, de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou des substances qui sont de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie navigable, ou qui pourraient polluer l'eau.
2. Il est interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des produits pétroliers, des déchets sous quelque forme que ce soit, ou des mélanges de telles substances.
3. Si des objets ou des substances mentionnés aux points 1 ou 2 ci-dessus se retrouvent dans l'eau par accident, il convient d'en aviser immédiatement le bureau d'un des gestionnaires de la voie navigable ou [l'autorité compétente](#) la plus proche. Il convient, en outre, d'indiquer aussi exactement que possible la nature de ces objets ou substances et l'endroit où ces derniers se sont retrouvés dans l'eau.

Article 1.16 (non repris)

Article 1.17 Bâtiments échoués ou coulés. - Déclaration des accidents

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, le conducteur doit en aviser le plus rapidement possible [l'autorité compétente](#) la plus proche. Le conducteur ou, le cas échéant, un autre membre de l'équipage qui en a reçu l'ordre, doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.
2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux de jour et les feux visés aux [articles 3.27](#) et [3.41](#), le conducteur doit faire avertir le plus rapidement possible les bâtiments approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que les conducteurs de ces bâtiments puissent prendre à temps, les dispositions nécessaires.

Article 1.18 Obligation de dégager la passe navigable

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, ou lorsqu'un objet perdu par un bâtiment crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle de la passe navigable, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires afin de dégager la passe dans les plus brefs délais.
2. Une obligation similaire incombe au conducteur dont le bâtiment menace de couler ou qui devient incapable de manœuvrer.

Article 1.19 Ordres particuliers

1. [L'autorité compétente](#) peut donner un ordre particulier au conducteur, en vue d'assurer la sécurité ou le bon ordre de la navigation.

2. Le conducteur est tenu de se conformer à cet ordre particulier.

Article 1.20 Coopération avec les fonctionnaires

1. Le conducteur doit se montrer coopératif à l'égard de [l'autorité compétente](#), en particulier lorsqu'il s'agit de faciliter la montée à bord immédiate du fonctionnaire afin de permettre à ce dernier de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement.
2. Le conducteur d'un canot automobile rapide est tenu de présenter le certificat visé à l'art. 2.02, quatrième alinéa, à la première réquisition de la part des fonctionnaires chargés de veiller à l'application du présent règlement.

Article 1.21 (non repris)

Article 1.22 Prescriptions de caractère temporaire

Le conducteur doit se conformer aux prescriptions de caractère temporaire qui sont fixées par [l'autorité compétente](#) dans des cas particuliers en vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et qui sont communiquées par la voie d'un avis à la navigation. Ces prescriptions peuvent déroger aux dispositions du présent règlement.

Article 1.23 Organisation de manifestations et autorisation y afférente

1. Il est interdit d'organiser une manifestation sportive, une fête nautique ou toute autre manifestation sans en avoir averti [l'autorité compétente](#) suffisamment longtemps au préalable.
2. Si une manifestation, comme celles visées au premier alinéa, est susceptible de porter atteinte à la sécurité de la navigation ou d'interrompre celle-ci, il est interdit de la tenir sans avoir obtenu l'autorisation de [l'autorité compétente](#).

CHAPITRE 2. - Marques

Article 2.01 Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il ne porte pas sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure, les marques suivantes :
 - a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle il appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro; ce nom doit être apposé des deux côtés du bâtiment et, dans le cas de bâtiments motorisés, il doit en outre être visible de l'arrière;
 - b) le port d'attache du bâtiment, apposé soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière.
2. Les marques visées au premier alinéa doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair et être apposées en caractères latins et en chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm pour les autres marques, la largeur des caractères et l'épaisseur des traits devant être bien proportionnées à la hauteur.
3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 2.02 Marques d'identification des menues embarcations

1. Une menue embarcation n'est pas admise à naviguer, si elle ne porte pas les marques suivantes:
 - a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle elle appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro; ce nom doit être apposé sur l'extérieur du bâtiment, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair, et en caractères latins et chiffres arabes bien lisibles et indélébiles;
 - b) le nom et le domicile du propriétaire, qui doivent être apposés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment.

2. Les canots de service d'un bâtiment ne doivent toutefois porter, à l'intérieur ou à l'extérieur, qu'une indication permettant d'identifier le propriétaire.
3. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, le point b) du premier alinéa n'est d'application ni à une menue embarcation mue par la force musculaire, ni à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7 m.
4. Sans préjudice des dispositions du premier alinéa, un canot automobile rapide doit, en outre, également porter une marque particulière apposée de part et d'autre de la coque et attribuée:
 - a) soit par le «Rijksdienst voor het wegverkeer» aux Pays-Bas;
 - b) soit par l'Administration concernée d'une des Régions en Belgique.

Le certificat ou document relatif à la marque d'identification attribuée au propriétaire doit se trouver à bord de tout canot automobile faisant route. Les chiffres et les lettres doivent avoir les dimensions suivantes :

- dans le cas visé au point a): hauteur d'au moins 150 mm, largeur de 100 mm, plein de 20 mm;
- dans le cas visé au point b): hauteur d'au moins 210 mm, largeur de 120 mm, plein de 40 mm.

La marque particulière précitée doit être apposée en caractères bien lisibles et indélébiles, de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Article 2.02a Équipement et construction des menues embarcations

1. Une menue embarcation faisant route, non destinée au transport de marchandises ou non utilisée à cette fin, doit avoir à son bord:
 - a) une ou plusieurs pagaies ou rames;
 - b) pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou un gilet de sauvetage;
 - c) un filin de 30 mètres;
 - d) une ou plusieurs amarres de 10 m;
 - e) une ancre ou un grappin;
 - f) une écope ou une pompe à main;
 - g) une corne de brume ou un avertisseur sonore;
 - h) un extincteur à poudre agréé, si la menue embarcation est motorisée.
2. Sans préjudice du premier alinéa, un canot automobile rapide est admis à la navigation uniquement s'il satisfait, en outre, aux conditions suivantes :
 - a) 'appareil à gouverner doit être en bon état et efficace;
 - b) 'aménagement du canot et du moteur doit être tel qu'il évite tout risque d'incendie ou d'explosion et de gêne pour les environs à cause de la fumée, de la vapeur ou de l'odeur qu'il dégage;
 - c) les gaz d'échappement doivent être évacués via un dispositif muni d'un silencieux adéquat;
 - d) le canot automobile doit être muni d'un dispositif technique coupant immédiatement les moyens de propulsion en cas d'interruption de la conduite.

CHAPITRE 3. - Signalisation visuelle des bâtiments

Article 3.01 Application

1. Durant la nuit, les [articles 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13](#) et [3.18](#) sont d'application à un bâtiment faisant route et les articles 3.20, 3.27 et 3.28 sont d'application à un bâtiment en stationnement.
2. Durant le jour, les [articles 3.29, 3.30](#) et [3.35](#) sont d'application à un bâtiment faisant route et les [articles 3.41 et 3.42](#) sont d'application à un bâtiment en stationnement.

3. Les [articles 3.28](#) et [3.42](#) sont également d'application à un bâtiment, un objet flottant ou une installation flottante qui est échoué.
4. Lorsque des problèmes de visibilité se posent, la signalisation prescrite pour la nuit doit également être portée de jour.

Article 3.01a Définitions

Dans cet article, il convient d'entendre par :

- a) feu de mât: un feu puissant blanc projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 225° et ce, de part et d'autre du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord;
- b) feux de côté: un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord, projetant chacun de la lumière sur un arc d'horizon de 112°30' et ce, chacun de son côté du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers;
- c) feu de poupe: un feu blanc, claire ou ordinaire, projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 135° et ce, sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière;
- d) feu visible sur tout l'horizon: un feu projetant de la lumière sur un plan horizontal de 360°;
- e) hauteur:
 - soit: la hauteur au-dessus des limites inférieures des marques d'enfoncement indiquant le plan du plus grand tirant d'eau autorisé, tel que ce dernier est fixé pour un bâtiment naviguant sur le Rhin ou sur des voies navigables considérées comme équivalentes d'après les prescriptions relatives au plan du plus grand tirant d'eau autorisé pour des bâtiments de navigation intérieure;
 - soit: pour un bâtiment non pourvu de marques d'enfoncement: la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord.

Article 3.02 Feux

Sauf prescriptions contraires, les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Article 3.03 Panneaux et pavillons

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons qu'un bâtiment doit arborer en vertu du présent règlement doivent être rectangulaires.
2. Ils ne peuvent pas être sales et leurs couleurs ne peuvent pas être passées.
3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 0,60 m.

Article 3.04 Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne peuvent pas être sales et les couleurs ne peuvent pas être passées. Ils peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.
2. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité; cette condition sera considérée comme remplie, en tout cas, si les dimensions sont au moins les suivantes :
 - a) pour les cylindres : si la hauteur est de 80 cm et le diamètre de 50 cm;
 - b) pour les ballons : si le diamètre est de 60 cm;
 - c) pour les cônes : si la hauteur est de 60 cm et le diamètre de base de 60 cm, de telle sorte que le diamètre de base n'excède pas la hauteur;
 - d) pour les bicônes : si la longueur de l'axe vertical est de 80 cm et la longueur de l'axe horizontal de moins 50 cm, de telle sorte que la longueur de l'axe horizontal n'excède pas celle de l'axe vertical.

Article 3.05 Signaux interdits

1. Un bâtiment ne peut montrer ou porter des signaux autres que ceux mentionnés dans le présent règlement et ne peut faire usage desdits signaux dans des conditions autres que celles prévues par le présent règlement.
2. Pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, il ne peut pas être fait usage de signaux susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement.

Article 3.06 Feux de secours

Lorsque les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés par des feux de secours.

Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair et, lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Il doit être procédé au rétablissement des feux ayant la puissance prescrite dans le plus bref délai possible.

Article 3.07 Feux, lumières ou projecteurs, ainsi que pavillons, panneaux et autres dispositifs interdits

1. Un bâtiment ne peut faire usage de feux, de lumières, de projecteurs, de pavillons, de panneaux ou d'autres dispositifs susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement ou susceptibles de nuire à la perceptibilité ou à l'identification de ces derniers.
2. Un bâtiment ne peut faire usage de ses feux, ses lumières ou ses projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation.

Article 3.08 Feux devant être portés par des bâtiments motorisés isolés faisant route

1. Un bâtiment motorisé isolé doit porter :
 - a) un feu de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment et à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut être ramenée à 4 m si la longueur du bâtiment est inférieure à 40 m.
 - b) des feux de côté placés à la même hauteur sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bâtiment et à 1 m au moins plus bas que le feu de mât;
 - c) un feu de poupe à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placé à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un autre bâtiment effectuant une manœuvre de dépassement.
2. Un bâtiment motorisé isolé peut porter, dans l'axe longitudinal du bâtiment, un deuxième feu de mât situé en arrière du feu de mât avant et au moins 3 m plus haut que ce dernier, de sorte que la distance horizontale entre les deux feux soit au moins égale à trois fois la distance verticale qui les sépare.
3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 3.09 Feux devant être portés par des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter :
 - a) deux feux de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placés sur une ligne verticale et séparés par une distance d'environ 1 m, le feu de mât supérieur étant situé à la hauteur prescrite à [l'article 3.08](#), premier alinéa, point a) , autant que possible au moins 1 m plus haut que les feux de côté;
 - b) des feux de côté qui répondent aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, point b) ;
 - c) un feu jaune, clair ou ordinaire, à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, visible sur le même arc d'horizon que le feu de poupe prescrit à [l'article 3.08](#), premier alinéa,

point c) , et qui est placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit bien visible par les unités remorquées suivant le bâtiment.

2. Un bâtiment d'un convoi remorqué, autre que le bâtiment motorisé visé au premier alinéa, doit porter un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon, à une hauteur de 5 m au moins. Cette hauteur peut être ramenée à 4 m, si la longueur du bâtiment est inférieure à 40 m. Toutefois, si une longueur du convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu (ces feux) doit (doivent) être porté(s) seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.
3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le ou les feux prescrits au deuxième alinéa, un feu de poupe répondant aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, point c).
Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.
Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.
4. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Article 3.10 (non repris)

Article 3.11 Feux devant être portés par des formations à couple

Une formation à couple doit porter:

- a) un feu de mât sur chaque bâtiment. Toutefois, un bâtiment autre que le bâtiment motorisé peut porter, à la place de ce feu, un feu clair blanc visible sur tout l'horizon, placé à un endroit approprié et pas plus haut que le feu de mât des bâtiments motorisés. Ces feux doivent répondre respectivement aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, point a) et de [l'article 3.09](#), troisième alinéa;
- b) des feux de côté aux côtés extérieurs de la formation, placés autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu le plus bas visé au point a) .

Ces feux doivent par ailleurs répondre aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, point b) ;

- c) un feu de poupe sur chaque bâtiment. Ce feu doit répondre aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, point c) .

Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation qui ne propulse que des menues embarcations y étant accouplées ou qui est accouplée à un autre bâtiment le propulsant.

Article 3.12 Feux devant être portés par des bâtiments à voile

1. Un bâtiment à voile doit porter :
 - a) des feux de côté. Ils peuvent être des feux ordinaires;
 - b) un feu de poupe.

Ces feux doivent répondre aux prescriptions de [l'article 3.08](#), premier alinéa, points b) et c).

2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Article 3.13 Feux devant être portés par des menues embarcations

1. Une menue embarcation motorisée isolée doit porter :
 - a) un feu de mât situé dans l'axe longitudinal de l'embarcation et placé au moins 1 m plus haut que les feux de côté; Il doit toutefois s'agir d'un feu clair, au lieu d'un feu puissant;
 - b) des feux de côté. Ces feux peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent être placés:
 - soit, comme le prescrit [l'article 3.08](#), premier alinéa, point b);

- soit, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bâtiment, à la proue ou près de la proue;
- c) un feu de poupe à l'arrière, à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un rattrapant. Ce feu ne doit pas être portée si, à la place du feu de mât visé au point a), l'embarcation porte un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon.
- 1b. Une menue embarcation motorisée non pontée, naviguant isolément, ayant une longueur de moins de 7 m et dont la vitesse la plus élevée ne dépasse pas les 13 km à l'heure, peut porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au premier alinéa.
2. Une menue embarcation motorisée ne propulsant que des menus embarcations doit porter les feux prescrits au premier alinéa.
3. Une menue embarcation qui est remorquée ou menée à couple doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon. Le présent alinéa ne s'applique pas aux canots de service d'un bâtiment.
4. Une menue embarcation à voile doit porter :
- soit, des feux de côté et un feu de poupe de sorte que les feux de côté soient placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal de l'embarcation, à la proue ou près de la proue et que le feu de poupe se trouve à l'arrière. Les feux de côté peuvent être des feux ordinaires;
 - soit, des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée au sommet du mât ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible. Il peut s'agir d'un feu ordinaire;
 - soit, si la longueur de l'embarcation est inférieure à 7 m, un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
5. Une menue embarcation mue par la force musculaire doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon.

Articles 3.14-3.17 (non repris)

Article 3.18 Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments incapables de manœuvrer.

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme feu supplémentaire, un feu ordinaire rouge balancé, visible sur tout l'horizon. Une menue embarcation peut toutefois montrer un feu blanc.
2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Article 3.19 (non repris)

Article 3.20 Feux devant être portés par des bâtiments en stationnement

1. Un bâtiment amarré directement ou indirectement à la rive doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé du côté de la passe navigable à une hauteur d'au moins 3 m.
2. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception du canot de service d'un bâtiment, doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à l'endroit le plus visible.
3. Les feux visés au présent article ne doivent pas être portés par un bâtiment:
 - a) qui stationne dans une partie de la voie navigable désignée par [l'autorité compétente](#);
 - b) qui stationne dans une partie de la voie navigable où la navigation est impossible, voire interdite;
 - c) qui est amarré directement ou indirectement à la rive et est suffisamment visible en raison de l'éclairage installé sur ladite rive;
 - d) qui stationne à un endroit sûr.
4. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés à [l'article 3.27](#).

Articles 3.21-3.26 (non repris)

Article 3.27 Feux devant être portés par des engins flottants au travail et par des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter:
 - a) du côté où le passage est libre: deux feux verts, clairs ou ordinaires, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1 m l'un de l'autre;
 - b) du côté où le passage n'est pas libre: un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu vert supérieur prescrit au point a) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier;ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous:
 - c) du côté où le passage est libre : un feu rouge, clair ou ordinaire, et un feu blanc, clair ou ordinaire, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1 m de l'autre, le feu rouge au-dessus et le feu blanc en-dessous;
 - d) du côté où le passage n'est pas libre: un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu rouge prescrit au point c) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier.Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.
2. Un bâtiment échoué ou coulé doit porter les feux prescrits au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que les feux ne peuvent être placés sur le bâtiment même, ils doivent être placés sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.
3. [L'autorité compétente](#) peut dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits au premier alinéa.

Article 3.28 Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Un bâtiment dont l'ancre est mouillée de telle manière qu'elle peut présenter un danger pour la navigation doit porter, comme feu supplémentaire : un deuxième feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à la perpendiculaire, à environ 1 m en dessous du feu visé à l'[article 3.20](#).
2. Un bâtiment doit signaler l'ancre visée au premier alinéa par une bouée munie d'un feu ordinaire blanc visible sur tout l'horizon.

Article 3.29 Signalisation de jour des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter: un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes, une noire et une blanche les bandes blanches se trouvant aux extrémités du cylindre et placé verticalement à l'avant et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
2. Si un convoi remorqué comporte plusieurs bâtiments motorisés, qui ne naviguent pas en ligne, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au premier alinéa.
3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter: un ballon jaune qui doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.
4. Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter le ballon. Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.
5. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Article 3.30 Signalisation de jour de bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur

Un bâtiment naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter : un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas, placé le plus haut possible et à l'endroit le plus visible.

Articles 3.31-3.34 (non repris)

Article 3.35 Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme signalisation supplémentaire, un pavillon rouge balancé. Le pavillon peut être remplacé par un panneau de la même couleur.
2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Articles 3.36-3.40 (non repris)

Article 3.41 Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter:
 - a) du côté où le passage est libre: deux bicônes verts placés sur une ligne verticale à environ 1 m l'un de l'autre;
 - b) du côté où le passage n'est pas libre : un ballon rouge à la même hauteur que le bicône vert supérieur prescrit au point a) ci-dessus,ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous:
 - c) du côté où le passage est libre : un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux placés sur une ligne verticale et dont le supérieur est rouge et l'inférieur blanc;
 - d) du côté où le passage n'est pas libre: un panneau rouge à la même hauteur que le panneau rouge et blanc ou que le panneau rouge prescrit au point c) ci-dessus.

Cette signalisation doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés. Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de la même couleur.

2. Un bâtiment échoué ou coulé doit porter la signalisation prescrite au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que la signalisation ne peut être placée sur le bâtiment même, elle doit être placée sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.
3. [L'autorité compétente](#) peut dispenser de l'obligation de porter la signalisation prescrite au premier alinéa.

Article 3.42 Signalisation de jour supplémentaire des ancres des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation

Un bâtiment dont une ou plusieurs ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doit signaler cette ancre ou chacune de ces ancres par une bouée jaune.

Article 3.43 et 3.44 (non repris)

Article 3.45 Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle

Un bâtiment des autorités de contrôle peut porter, comme signalisation supplémentaire, un feu ordinaire scintillant, de couleur bleue et visible sur tout l'horizon.

Il en va de même pour un bateau assurant le service d'incendie, qui porte secours ou est en route pour le faire.

Article 3.46 Signaux de détresse

1. Un bâtiment en détresse qui veut demander du secours doit montrer ou émettre les signaux suivants, soit chacun d'entre eux séparément, soit une combinaison de ceux-ci :
 - un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
 - un feu agité circulairement;
 - des fusées, bombes, fusées à parachute, signaux fumigènes ou flammes;
 - un pavillon avec au-dessus ou en dessous un ballon ou un dispositif similaire;
 - des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.
2. Un bâtiment qui veut demander de l'assistance médicale, peut émettre : quatre sons brefs, suivis d'un son prolongé.

Articles 3.47-3.54 (non repris)

CHAPITRE 4. - Signalisation sonore des bâtiments

Article 4.01 Généralités

1. Les signaux sonores à utiliser sont les suivants:
 - son très bref: signal sonore d'une durée d'environ un quart de seconde;
 - son bref: signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde;
 - son prolongé: signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes;
 - coup de cloche: signal sonore émis à l'aide de la cloche du bâtiment.L'intervalle entre deux sons successifs doit être d'environ 1 seconde. Une série de sons très brefs est constitué d'au moins 6 sons d'une durée d'environ un quart de seconde chacun, l'intervalle entre les sons successifs étant d'environ un quart de seconde.
2. Des signaux sonores, autres que des volées de cloche, doivent être émis :
 - a) à bord d'un bâtiment motorisé, à l'exception d'une petite embarcation, au moyen d'avertisseurs sonores en bon état de fonctionnement et actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière;
 - b) à bord d'un bâtiment autre qu'un bâtiment motorisé et d'une menue embarcation motorisée, soit au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, soit au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.
3. Un bâtiment motorisé doit montrer un signal lumineux clair, jaune et visible sur tout l'horizon, en même temps qu'il émet un signal sonore. Le présent alinéa n'est pas d'application à une menue embarcation et ne vaut pas pour les coups ou les volées de cloche.
4. Dans le cas d'une formation, les signaux sonores peuvent seulement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.
5. Une volée de cloche émise par un bâtiment doit avoir une durée d'environ quatre secondes.
6. Une volée de cloche peut être remplacée par une série de coups d'un métal sur un autre métal.

Article 4.02 Usage des signaux sonores

1. Un bâtiment, à l'exception d'une menue embarcation, doit, en cas de besoin, signaler ses manœuvres par les signaux sonores suivants:
 - un son prolongé: Attention.
 - un son bref: Je viens sur tribord.
 - deux sons brefs: Je viens sur bâbord.
 - trois sons brefs: Je bats en arrière.

- quatre sons brefs: Je ne suis pas maître de ma manœuvre.
 - une série de sons très brefs: Il y a risque d'abordage.
2. En cas de besoin, une menue embarcation doit émettre les signaux « Attention » et « Je ne suis pas maître de ma manœuvre » et peut émettre un des autres signaux sonores généraux.

Article 4.03 Signaux sonores interdits

Un bâtiment ne peut faire usage soit de ses avertisseurs sonores, soit de la trompe ou de la corne, que pour émettre les signaux sonores mentionnés au présent règlement et ne peut pas émettre ces signaux dans des conditions autres que celles prévues au présent règlement.

CHAPITRE 5. - Signalisation de la voie navigable

Article 5.01 Définition des signaux de navigation

1. [L'annexe II](#) définit quels sont les signaux de navigation pouvant être placés sur une voie navigable. Ces signaux comportent soit une interdiction ou une obligation, soit une recommandation ou une indication. [L'annexe II](#) définit également la signification de ces signaux.

[L'annexe III](#) définit quels sont les signaux de navigation servant au balisage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière, qui peuvent y être placés.

2. Un bâtiment est obligé de respecter un signal d'interdiction ou d'obligation et de tenir compte d'un signal de recommandation ou d'indication, ainsi que d'un signal servant au marquage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière.

Article 5.02 Mise en place ou enlèvement de signaux de navigation

1. Un signal de navigation, comme visé à [l'article 5.01](#), peut être mis en place par [l'autorité compétente](#) ou sur ordre de celle-ci, dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation, ainsi que dans l'intérêt d'autres usagers de la voie navigable.
2. Il est interdit à tout autre que l'autorité compétente ou les personnes désignées par celle-ci de mettre en place ou d'enlever un signal de navigation ou de placer un objet, de quelque nature qu'il soit et susceptible de prêter à confusion pour la navigation, au-dessus, dans ou le long de la voie navigable.

CHAPITRE 6. - Règles de route

Article 6.01 Définitions

1. Au sens du présent chapitre, il faut entendre par:
- a) se rencontrer droit devant: le fait que deux bâtiments suivent des routes directement ou quasi opposées de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage;
 - b) dépasser: le fait qu'un bâtiment rejoint un autre bâtiment en venant d'une direction de plus de 22°30' sur l'arrière du travers de ce dernier.
2. Lorsqu'un bâtiment ne peut déterminer avec certitude si une situation telle que celles visées au premier alinéa, points a) et b) existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Article 6.02 Menues embarcations. - Généralités

1. Au sens du présent chapitre, il faut également considérer comme menue embarcation un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations.
2. Si une règle de route du présent chapitre n'est pas d'application à une menue embarcation vis-à-vis d'un autre bâtiment, la menue embarcation est tenue de laisser à l'autre bâtiment l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et pour manoeuvrer; elle ne peut exiger que l'autre bâtiment s'écarte en sa faveur.

Article 6.03 Principes généraux

1. Des bâtiments peuvent uniquement se croiser ou dépasser lorsque la passe navigable présente une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.
2. Dans le cas d'une formation, les signaux prescrits à [l'article 6.05](#) peuvent uniquement être montrés par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.
3. En cas de croisement ou de dépassement, le bâtiment qui suit une route excluant tout danger d'abordage ne peut modifier ni sa route, ni sa vitesse de manière telle qu'un danger d'abordage puisse surgir.
4. Lorsqu'un bâtiment est tenu de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, ce dernier doit maintenir sa route et sa vitesse.

Quand, pour une cause quelconque, le bâtiment qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse, se trouve tellement près du bâtiment qui doit s'écarter que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre de ce dernier, il doit de son côté, faire la manœuvre la plus appropriée afin d'éviter l'abordage.

Article 6.03a Routes qui se croisent

1. Si les routes de deux bâtiments se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre bâtiment sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment.
2. Si les routes d'une menue embarcation motorisée, d'une menue embarcation à voile ou d'une menue embarcation mue par la force musculaire se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa:

- l'embarcation motorisée s'écarte de la route de l'autre embarcation, et
- l'embarcation mue par la force musculaire s'écarte de la route de l'embarcation à voile.

L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

3. Si les routes de deux bâtiments à voile se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa:
 - quand les deux embarcations reçoivent le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord s'écarte de la route de l'autre;
 - quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent s'écarte de la route de celle qui est sous le vent;
 - quand une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première s'écarte de la route de l'autre.

L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

4. Le présent article n'est pas d'application dans le cas de routes qui se croisent à la suite de manœuvres effectuées pour virer, pour quitter le poste de mouillage ou d'amarrage ou pour traverser la passe navigable principale.

Article 6.04 Rencontre droit devant Règles principales

1. Lorsque deux bâtiments se rencontrent droit devant, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre. La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment.
2. Lorsqu'une menue embarcation motorisée, une menue embarcation à voile ou une menue embarcation mue par la force musculaire se rencontrent droit devant, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, les dispositions de [l'article 6.03a](#), deuxième alinéa, sont d'application.

3. Lorsque deux bâtiments à voile se rencontrent droit devant, les dispositions de l'[article 6.03a](#), troisième alinéa, sont d'application.

Article 6.05 Rencontre droit devant

1. Lorsqu'un bâtiment montant rencontre droit devant un bâtiment avalant, le montant doit, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver une route appropriée à l'avalant.
2. Le montant qui laisse la route de l'avalant à bâbord ne montre aucun signal visuel.
3. Le montant qui laisse la route de l'avalant à tribord doit, à temps, montrer à tribord:
 - un panneau bleu, clair visible de l'avant et de l'arrière, et
 - un feu clair blanc, scintillant, visible sur tout l'horizon,et ce, jusqu'à ce que le passage soit effectué.

Le montant ne peut plus montrer ces signaux lorsque le passage a eu lieu, sauf pour indiquer à un autre bâtiment avalant en vue qu'il lui laisse la route à tribord.
4. Dès qu'il est à craindre que les intentions du montant n'aient pas été comprises par l'avalant, le montant doit émettre:
 - un son bref, lorsque le passage doit s'effectuer sur bâbord;
 - deux sons brefs, lorsque le passage doit s'effectuer sur tribord.
5. L'avalant doit passer du côté laissé libre par le montant. A cette fin, il doit répéter les signaux visuels et le signal sonore montrés ou émis par le montant à son intention.
6. Le présent article n'est d'application ni à une petite embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.06-6.08 (non repris)

Article 6.09 Dépassement. - Généralités

1. Un bâtiment ne peut en dépasser un autre qu'après s'être assuré que cette manœuvre peut avoir lieu sans danger.
2. Le bâtiment rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela s'avère nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que la durée de la manœuvre soit suffisamment courte pour ne pas gêner le mouvement des autres bâtiments.

La présente disposition ne s'applique pas à un bâtiment, autre qu'une menue embarcation, qui est rattrapé par une menue embarcation.

Article 6.10 Dépassement

1. Le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Si l'espace disponible le permet, le rattrapant peut toutefois dépasser à tribord du rattrapé.
2. En cas de dépassement entre deux bâtiments à voile, le rattrapant doit, si possible, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation à voile est rattrapée par un autre bâtiment.

En cas de dépassement d'un bâtiment par un bâtiment à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un autre bâtiment.
3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne doit pas donner de signal sonore, mais peut le faire.
4. Si, toutefois, le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre:
 - a) deux sons prolongés suivis de deux sons brefs, s'il veut dépasser à bâbord du rattrapé;
 - b) deux sons prolongés suivis d'un son bref, s'il veut dépasser à tribord du rattrapé.

5. Le rattrapé qui peut donner suite à cette demande du rattrapant doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé. A cette fin, il peut émettre:
 - un son bref, s'il s'écarte vers tribord;
 - deux sons brefs, s'il s'écarte vers bâbord.
6. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre:
 - a) un son bref, lorsque le dépassement est possible par son bâbord;
 - b) deux sons brefs, lorsque le dépassement est possible par son tribord.
 Le rattrapant qui veut encore dépasser dans ces conditions doit émettre:
 - deux sons brefs, dans le cas repris sous a);
 - un son bref, dans le cas repris sous b).
 Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant au besoin du côté opposé.
7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs.
8. Les alinéas 3 à 7 y compris ne sont d'application ni à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.11-6.12 (non repris)

Article 6.13 Virage

1. Un bâtiment ne peut virer qu'après s'être assuré que, compte tenu des dispositions des deuxième et troisième alinéas ci-après, cette manœuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.
2. Si la manœuvre envisagée oblige un autre bâtiment à s'écarter de sa route ou à modifier sa vitesse, le bâtiment qui veut virer doit annoncer sa manœuvre, à temps, en émettant:
 - un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut virer sur tribord;
 - un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut virer sur bâbord.
3. L'autre bâtiment doit alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier sa vitesse et sa route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.
4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Article 6.14 Conduite au départ

[L'article 6.13](#) s'applique également à un bâtiment qui quitte son poste de mouillage ou d'amarrage sans virer. Toutefois, au lieu d'émettre les signaux prescrits au deuxième alinéa de l'article précité, ce bâtiment doit émettre:

- un son bref, lorsqu'il vient sur tribord;
- deux sons brefs, lorsqu'il vient sur bâbord.

Article 6.15 Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Article 6.16 Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

1. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces

manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

Un bâtiment faisant route dans le sens du courant, qui est obligé de virer cap à l'amont pour entrer dans un port ou dans une voie affluente, doit donner la priorité à un bâtiment faisant route contre le courant qui veut également entrer dans ce port ou cette voie affluente.

2. Si une des manœuvres visées au premier alinéa oblige ou peut obliger un autre bâtiment à modifier sa route ou sa vitesse, le bâtiment concerné doit annoncer sa manœuvre à temps en émettant:
 - trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur tribord;
 - trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur bâbord;
 - trois sons prolongés, lorsque après la sortie il va traverser la voie navigable.Avant la fin de la manœuvre de traversée, le bâtiment doit émettre, au besoin :
 - un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut venir sur tribord;
 - un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut venir sur bâbord.
3. Si nécessaire, l'autre bâtiment doit alors modifier sa route ou sa vitesse.
4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Article 6.17 Navigation à la même hauteur; interdiction de naviguer côte à côte

1. Un bâtiment peut uniquement naviguer à la même hauteur qu'un autre bâtiment si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.
2. Un bâtiment ne peut accoster un autre bâtiment faisant route, s'y accrocher ou se laisser aller dans son sillage sans l'autorisation expresse de son conducteur.

Article 6.18 Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Un bâtiment ne peut laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.
2. Cette interdiction ne s'applique pas à un bâtiment qui se déplace sur une aire de stationnement ou qui effectue une manœuvre.

Article 6.19 Navigation à la dérive

Un bâtiment ne peut pas se laisser emporter par le courant sans faire usage d'un moyen de propulsion.

Article 6.20 Remous

Un bâtiment doit régler sa vitesse de façon à éviter de créer des remous susceptibles de causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages. Il doit, à temps, diminuer sa vitesse sans toutefois tomber en dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité:

- a) devant l'entrée d'un port;
- b) à proximité d'un bâtiment amarré à la rive ou à un débarcadère ou près d'un bâtiment en cours de chargement ou de déchargement;
- c) près d'un bâtiment qui stationne à une aire de stationnement habituelle;
- d) lors de son passage près d'un des bâtiments visés aux [articles 3.27](#) et [3.41](#), du côté où ces bâtiments montrent les signaux prescrits au premier alinéa, point c) , de chacun de ces articles. Par ailleurs, il doit s'écarter autant que possible de ces bâtiments.

Article 6.21 Manœuvrabilité des formations

Un bâtiment motorisé assurant la propulsion d'une formation doit avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manœuvrabilité de la formation.

Articles 6.22-6.29 (non repris)

Article 6.30 Règles générales de navigation par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment faisant route doit naviguer à une vitesse adaptée à la diminution de la visibilité, à la présence et aux mouvements d'autres bâtiments, et aux circonstances locales.
Il doit avoir une vigie à l'avant qui doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur, soit en relation avec ce dernier par une liaison phonique.
Dans le cas d'une formation, une vigie n'est requise que sur la première unité. Une menue embarcation ne doit pas avoir de vigie.
2. Un bâtiment doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche dès que, compte tenu de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments, ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.
3. Afin de décider si le voyage peut être poursuivi sans danger ou non et afin de déterminer sa vitesse de marche, un bâtiment utilisant une installation de radar peut tenir compte des indications fournies par celui-ci. Il doit toutefois tenir compte de la diminution de la visibilité éprouvée par les conducteurs des autres bâtiments.
4. Le troisième alinéa n'est pas d'application à un convoi remorqué navigant dans le sens du courant.
5. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager la passe navigable autant que possible.
6. Un bâtiment qui poursuit sa route doit suivre le plus près possible le côté de la passe navigable à tribord. [L'article 6.05](#) n'est pas d'application à la navigation par mauvaise visibilité.
7. Un bâtiment qui poursuit sa route et qui est équipé d'un mariphone convenant pour l'utilisation des canaux réservés aux communications entre bâtiments, doit être à l'écoute sur le canal approprié et doit donner aux autres bâtiments les renseignements nécessaires en vue d'assurer la sécurité de la navigation.

Article 6.31 Signal sonore émis par un bâtiment en stationnement ou échoué

1. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, à un endroit dangereux et qui se trouve en position parallèle au côté de la passe navigable, doit répondre au signal sonore d'un bâtiment qui s'approche, en émettant une simple volée de coups de cloche. Le bâtiment peut émettre ce signal sans avoir perçu le signal sonore émis par un bâtiment qui s'approche.
2. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, à un endroit qui ne se trouve pas en position parallèle au côté de la passe navigable, doit émettre une simple volée de coups de cloche. Le bâtiment doit répéter ce signal à intervalles d'une minute au plus.
3. L'obligation prescrite aux premier et deuxième alinéas ne vaut pas pour un bâtiment qui stationne dans un port ou à un endroit spécialement affecté au stationnement par [l'autorité compétente](#).

Article 6.32 (non repris)

Article 6.33 Bâtiments poursuivant leur route par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment ne navigant pas au radar doit émettre comme signal de brume un son prolongé. Dans le cas d'une formation, ce signal peut uniquement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation. Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

2. Une menue embarcation ne naviguant pas au radar n'est pas obligée d'émettre le signal de brume visé au premier alinéa, mais peut émettre ce signal. Le signal peut être répété.
3. Un bâtiment ne naviguant pas au radar qui entend qu'il s'approche d'un autre bâtiment sur l'avant du travers doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap et doit manœuvrer avec une extrême précaution, voire s'arrêter au besoin.

Article 6.33a Vitesse

1. Un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h par rapport à la rive.
2. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 9 km/h par rapport à la rive, sur la moitié droite de la voie navigable, dans une section comprise entre les cumulées 6.790 et 8.860.
3. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment peut naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h par rapport à la rive sur les sections suivantes de la voie navigable :
 - a) Près d'Eisden Lanaye:
 - entre les cumulées 4.970 et 5.970;
 - entre les cumulées 5.970 et 6.790, exclusivement sur la moitié droite de la voie navigable;
 - b) Près de Maaseik:
 - entre les cumulées 59.500 et 61.500.
4. [L'autorité compétente](#) peut modifier les sections visées aux deuxième et troisième alinéas. Une telle modification n'entre en vigueur qu'après avoir été communiquée par la voie d'un avis à la batellerie.

Article 6.33b Navigation des canots automobiles rapides Ski nautique

1. Un canot automobile rapide doit naviguer de telle façon et un skieur nautique doit se comporter de telle manière qu'ils ne constituent aucune gêne, ni danger pour les autres usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.
2. Il est interdit de causer des nuisances sonores inutiles avec le moteur d'un canot automobile rapide ou de faire fonctionner ce moteur pendant un laps de temps inutilement long ou sans but véritable.
3. Dans des sections de la voie navigable visées à [l'article 6.33a](#), troisième alinéa, il est interdit de naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h:
 - a) avant 10 heures du matin;
 - b) après le coucher du soleil;
 - c) à une distance de moins de 20 m de la rive;
 - d) à une distance de moins de 50 m d'un ponton;
 - e) à proximité de l'endroit où se tient un événement sportif, une fête nautique ou un événement similaire;
 - f) par une visibilité inférieure à 150 m.
4. Le ski nautique est uniquement autorisé sur les sections mentionnées à [l'article 6.33a](#), troisième alinéa.

Article 6.33c Planche à voile, baignade et plongée

Il est interdit de pratiquer la planche à voile, de se baigner ou de faire de la plongée dans les sections visées à [l'article 6.33a](#), troisième alinéa.

Article 6.33d Zone de silence pour pêcheurs

Un bâtiment motorisé ne peut naviguer sur la moitié gauche de la voie navigable dans la section comprise entre les cumulées 5.970 et 8.860, ni à une distance de moins de 20 m de la rive gauche dans la section comprise entre les cumulées 57.000 et 59.500.

Article 6.33e Activités interdites

Il est interdit de se laisser propulser dans les airs au-dessus de la voie navigable.

CHAPITRE 7. - Règles de stationnement

Article 7.01 Principes généraux relatifs au stationnement

1. Un bâtiment doit stationner de manière à ne pas entraver la navigation.
2. Un bâtiment, une formation et un objet flottant en stationnement doivent être ancrés ou amarrés de façon telle que lors d'un changement de leur position, ils ne puissent constituer ni une gêne, ni un danger pour les autres bâtiments; à cet effet, il convient de tenir compte du vent, du courant et des variations du niveau de l'eau, ainsi que des remous et de l'effet de succion causés par les autres bâtiments.

Article 7.02 Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bâtiment ne peut pas stationner, sauf dans les cas suivants :
 - a) dans une section ou à un endroit de la voie navigable désignés à cet effet par [l'autorité compétente](#);
 - b) dans une aire de stationnement indiquée par un des signaux E.5 à E.7 y compris ([annexe II](#));
 - c) dans le cas visé à [l'article 6.30](#), deuxième alinéa.
2. Une bouée d'amarrage peut uniquement être placée dans une section ou à un endroit de la voie navigable, désignés à cet effet par [l'autorité compétente](#).
3. [L'autorité compétente](#) peut dispenser des dispositions du présent article.

Articles 7.03-7.07 (non repris)

Article 7.08 Garde

Pour autant qu'il n'ait pas de conducteur, un bâtiment en stationnement doit être placé sous la garde d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, sauf si [l'autorité compétente](#) a dispensé un bâtiment de cette obligation ou si elle autorise qu'un bâtiment stationne sans garde.

Annexe I^{re} L'autorité compétente

L'autorité compétente, visée au présent règlement, est:

A l'article	Pour la Belgique	Pour les Pays-Bas
1.06 deuxième et troisième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
1.10 deuxième alinéa	le garde des voies navigables concerné ou l'officier de gendarmerie concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.12 deuxième et troisième alinéas	le garde concerné, le conducteur concerné ou tout autre fonctionnaire chargé de veiller à l'application du règlement	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné

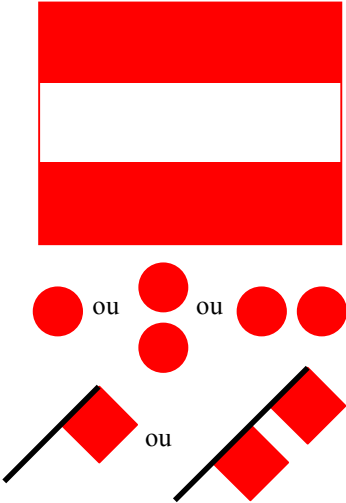

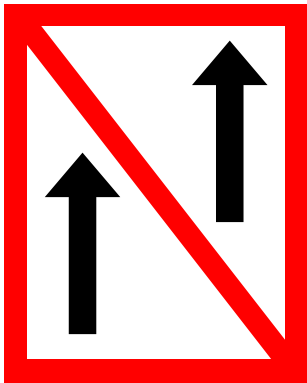
1.13	deuxième et troisième alinéas	idem	idem
1.14		idem	idem
1.15	troisième alinéa	idem	idem
1.17	premier alinéa	idem	idem
1.19	premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	idem
1.20	premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.22		l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
1.23	premier et deuxième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg
3.20	troisième alinéa	idem	idem
3.27	troisième alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg
3.41	troisième alinéa	idem	idem
5.02	premier alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
6.31	troisième alinéa	idem	idem
6.33a	quatrième alinéa	idem	idem
7.02	premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné ou l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné ou l'ingénieur en chef-directeur du «Rijkswaterstaat» à la direction du Limbourg
7.02	deuxième et troisième alinéas	idem	idem
7.08		idem	idem

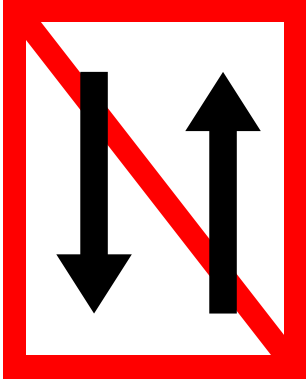


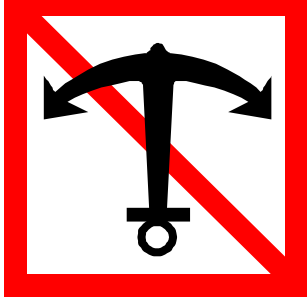

Annexe II. Signaux de navigation

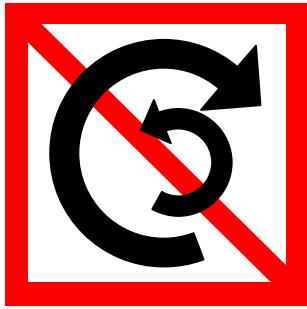
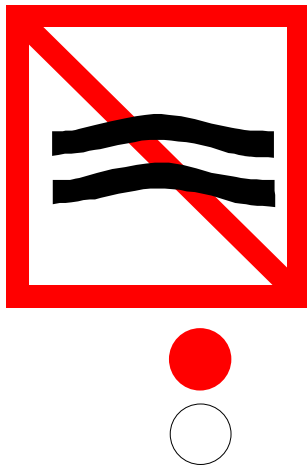
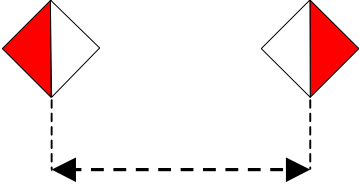
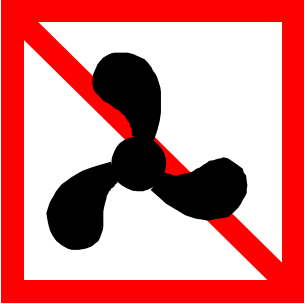

A. Signaux d'interdiction


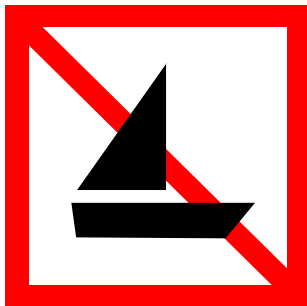

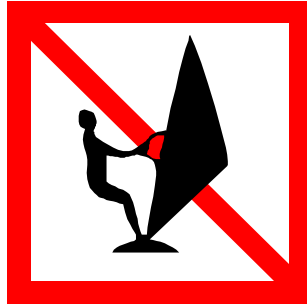

Remarque:

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

<p>A.1 Entrée, sortie ou passage interdit (signal général):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Panneaux of - Feux ou - pavillons. <p>L'emploi de deux feux ou pavillons superposés indique une interdiction de longue durée.</p>	
<p>A.1a Parties désaffectées de la voie navigable; interdiction de naviguer ne s'appliquant pas à une menue embarcation non motorisée</p>	
<p>A.2 Interdiction de dépasser</p>	
<p>A.3 (non repris)</p>	

<p>A.4 Interdiction de croiser et de dépasser.</p>	
<p>A.5 Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	
<p>A.5.1 Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) sur la largeur indiquée en mètres (comptée à partir de ce signal).</p>	
<p>A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	
<p>A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	

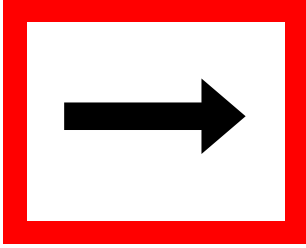
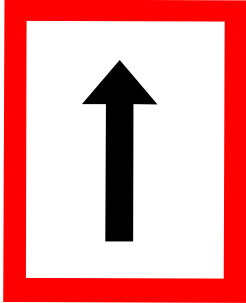
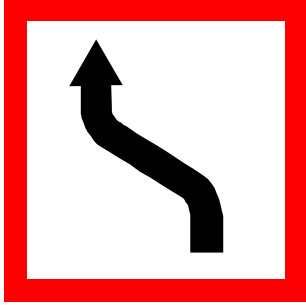
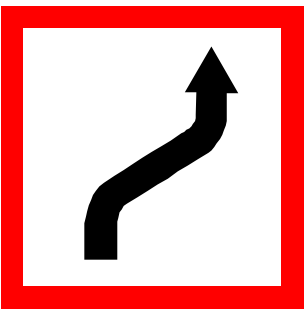
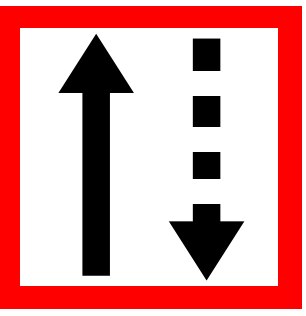
<p>A.8 Interdiction de virer.</p>	
<p>A.9 Interdiction de causer des remous.</p>	
<p>A.10 Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées.</p>	
<p>A.11 (non repris)</p>	
<p>A.12 Navigation interdite aux bâtiments motorisés.</p>	
<p>A.13 Navigation interdite aux menues embarcations.</p>	

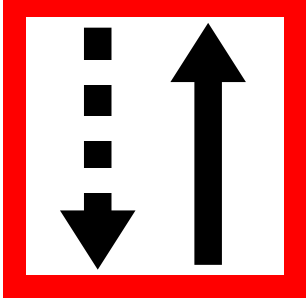
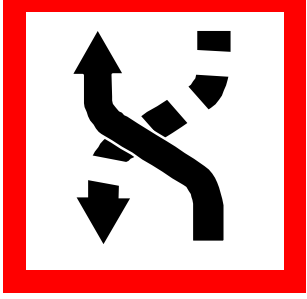
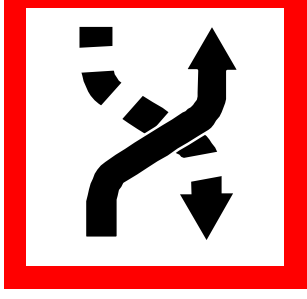
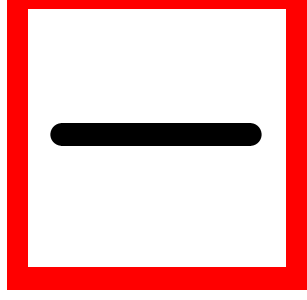

<p>A.14 Pratique du ski nautique interdite.</p>	
<p>A.15 Navigation interdite aux bâtiments à voile.</p>	
<p>A.16 Navigation interdite aux bâtiments mus par la force musculaire.</p>	
<p>A.17 Pratique de la planche à voile interdite.</p>	
<p>A.18 Fin de la zone autorisée pour la navigation des canots automobiles rapides.</p>	

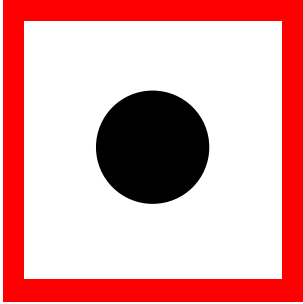
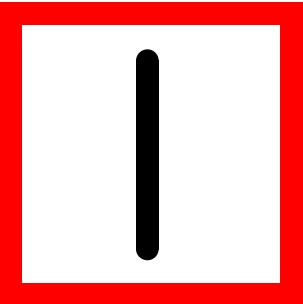
B. Signaux d'obligation

Remarque:

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

<p>B.1 a) Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.</p>	
<p>B.1 b) idem.</p>	
<p>B.2 a) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à bâbord.</p>	
<p>B.2 b) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à tribord.</p>	
<p>B.3 a) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à bâbord.</p>	

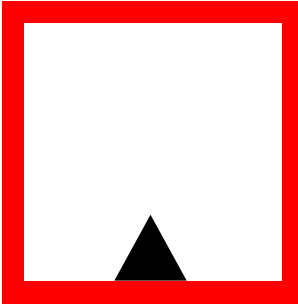

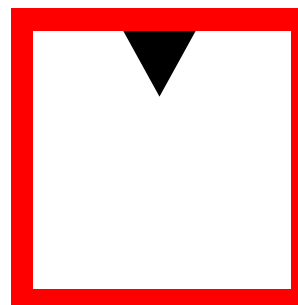

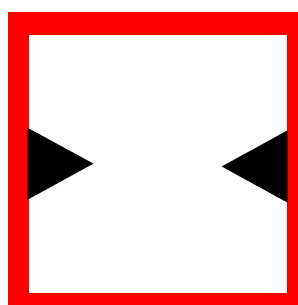
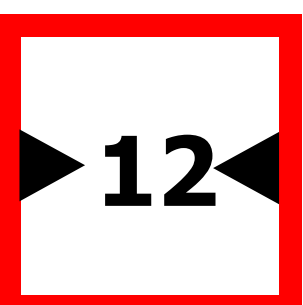
<p>B.3 b) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à tribord.</p>	
<p>B.4 a) Obligation de croiser la passe navigable vers bâbord.</p>	
<p>B.4 b) Obligation de croiser la passe navigable vers tribord.</p>	
<p>B.5 Obligation de s'arrêter avant le signal dans certaines conditions.</p>	
<p>B.6 Obligation de respecter la limitation de vitesse indiquée (en km/h).</p>	

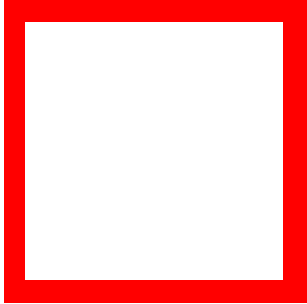
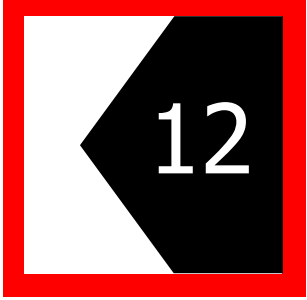
<p>B.7 Obligation d'émettre un signal sonore.</p>	
<p>B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière.</p>	

C. Signaux de restriction

Remarque:

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

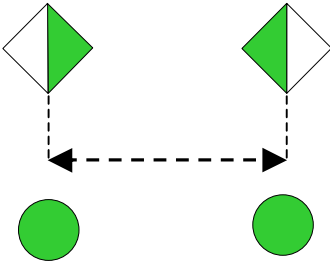
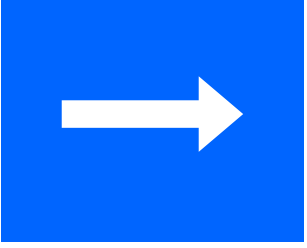

<p>C.1 Profondeur d'eau limitée : avec indication éventuelle de la profondeur disponible en centimètres.</p>		
<p>C.2 Hauteur libre limitée: avec indication éventuelle de la hauteur libre disponible en mètres.</p>		
<p>C.3 Largeur limitée du chenal ou de la passe navigable: avec indication éventuelle de la largeur disponible en mètres.</p>		

<p>C.4 Restrictions imposées la navigation: "renseignez-vous"</p>	
<p>C.5 La passe navigable se trouve à une certaine distance de la rive: la chiffre figurant sur le signal indique, en mètres, à quelle distance de la rive les bâtiments doivent être maintenus à partir dudit signal.</p>	

D. Signaux de recommandation

Remarque:

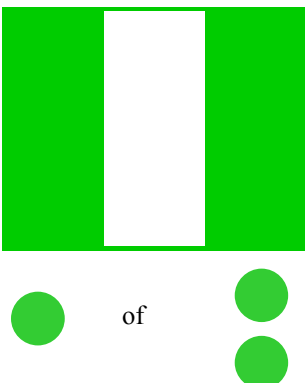
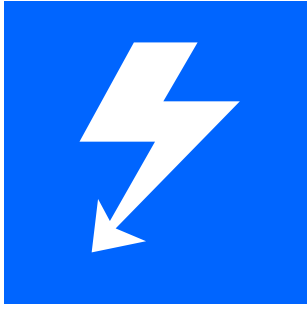


Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.




<p>D.1 (non repris)</p>	
<p>D.2 Recommandation de naviguer dans les limites indiquées.</p>	
<p>D.3 a) Recommandation de suivre la direction indiquée par la flèche</p>	
<p>D.3 b) idem</p>	


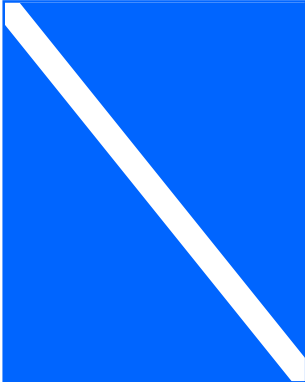
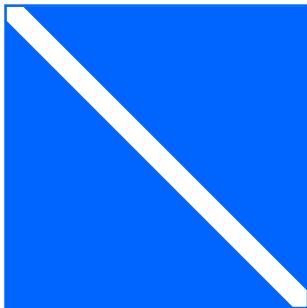


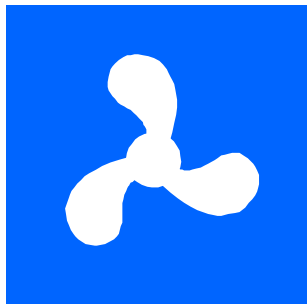
E. Signaux d'indication

Remarque:

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

<p>E.1 Entrée, sortie ou passage autorisé (signal général).</p>	
<p>E.2 Croisement d'une ligne à haute tension.</p>	
<p>E.3 (non repris)</p>	
<p>E.4 (non repris)</p>	
<p>E.5 Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	
<p>E.5.1 Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) sur une largeur maximale comptée à partir du signal et indiquée en mètres sur celui-ci.</p>	
<p>E.5.2 (non repris)</p>	

<p>E.5.3 Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) pour le nombre maximum de bâtiments indiqué pouvant stationner bord à bord, du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	
<p>E.5.4 (non repris)</p>	
<p>E.5.5 (non repris)</p>	
<p>E.5.6 (non repris)</p>	
<p>E.5.7 (non repris)</p>	
<p>E.5.8 (non repris)</p>	
<p>E.5.9 (non repris)</p>	
<p>E.5.10 (non repris)</p>	
<p>E.5.11 (non repris)</p>	
<p>E.5.12 (non repris)</p>	
<p>E.5.13 (non repris)</p>	
<p>E.5.14 (non repris)</p>	
<p>E.5.15 (non repris)</p>	
<p>E.6 Autorisation d'ancrer du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	
<p>E.7 Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.</p>	

<p>E.8 Aire de virage.</p>		
<p>E.9 (non repris)</p>		
<p>E.10 (non repris)</p>		
<p>E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction.</p>		
<p>E.12 (non repris)</p>		
<p>E.13 Poste d'eau potable pour bateaux.</p>		
<p>E.14 Poste téléphonique.</p>		
<p>E.15 Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés.</p>		

<p>E.16 Navigation autorisée pour les menues embarcations.</p>	
<p>E.17 Pratique du ski nautique autorisée.</p>	
<p>E.18 Navigation autorisée pour les bâtiments à voile.</p>	
<p>E.19 Navigation autorisée pour les embarcations mues par la force musculaire.</p>	
<p>E.20 Pratique de la planche à voile autorisée.</p>	

E.21 Navigation autorisée pour les canots automobiles rapides (vitesse supérieure à 16 km/h).



F. Signaux additionnels

Remarque:

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point A à E.

F.1 - Indications de distance:

Panneaux placés au-dessus du signal principal, indiquant à partir de quelle distance (en mètres, sauf mention contraire) le signal principal s'applique..

Exemple:

Limitation de vitesse à 7 km/h, à 800 m.

800

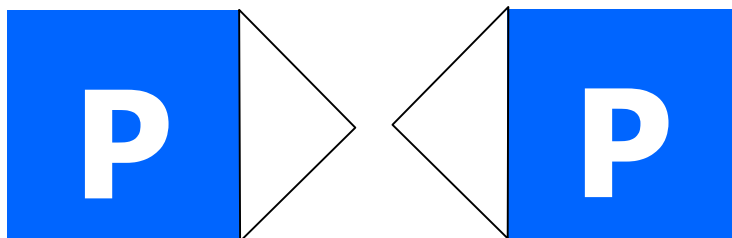
7

F.2 - Indications de direction:

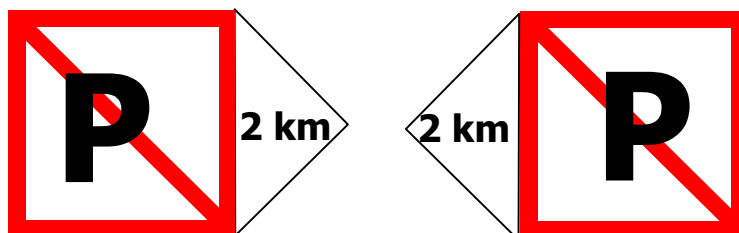
Panneaux placés à côté du signal principal, indiquant la direction de la partie de la voie navigable à laquelle le signal principal s'applique, et sur lequel peut être indiquée la longueur du trajet concerné (en mètres, sauf mention contraire).

Exemples:

Autorisation de stationner dans la partie comprise entre les panneaux.



Interdiction de stationner dans la partie comprise entre les panneaux (sur 2 km).

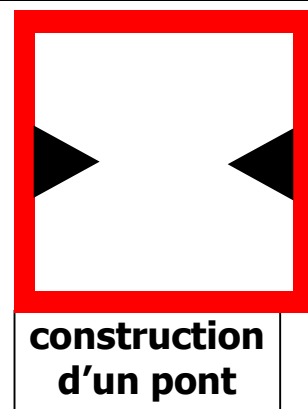


F.3 Indications complémentaires:

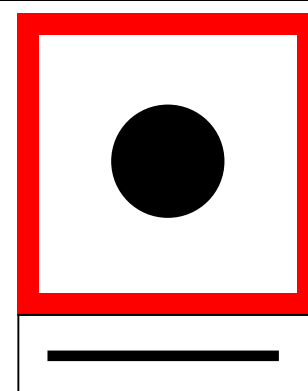
Panneaux placés en dessous du signal principal et portant une explication ou une indication complémentaire;

Exemples:

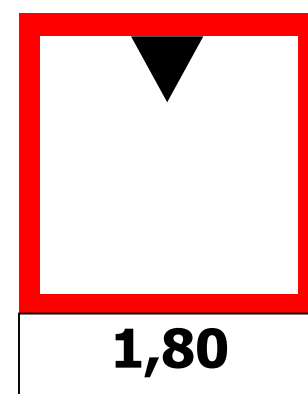
Rétrécissement du à la construction d'un pont



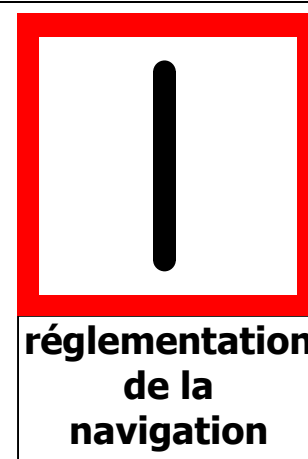
Emettez un son prolongé.



Hauteur limitée: hauteur disponible réduite de 1,80 m



Attention réglementation de navigation

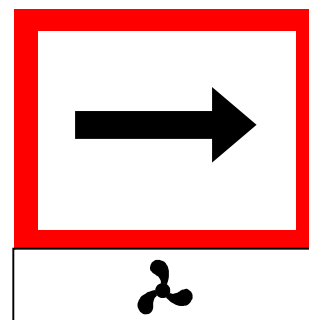


F.4 Indication de catégorie

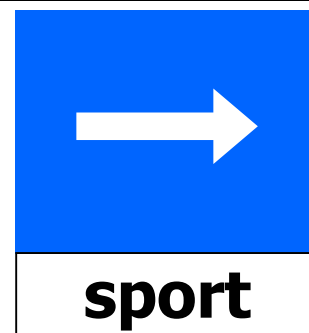
Panneaux placés en dessous du signal principal, indiquant à quelle catégorie de bâtiments le signal principal d'applique.

Exemples:

Obligation, pour les bâtiments motorisés, de suivre la direction indiquée par la flèche.



Recommandation, pour la menues embarcation, de suivre la direction indiquée par la flèche.



Annexe III. Balisage de la voie navigable

A) Marques latérales

1. Marques principales

1.1. Côte droit

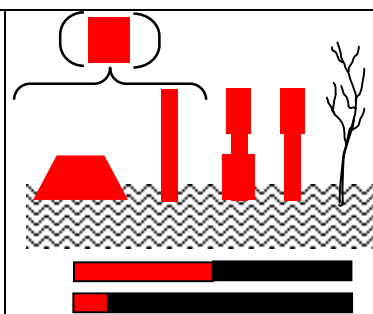
Forme: bouée cylindrique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime non liée.

Couleur: rouge

Voyant (Lorsque la marque en est dotée): cylindre rouge

Feu (Lorsque la marque en est dotée): rouge isophasé ou à éclats longs

indications (Lorsque la marque en est dotée): la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation paire.



1.2. Côté gauche

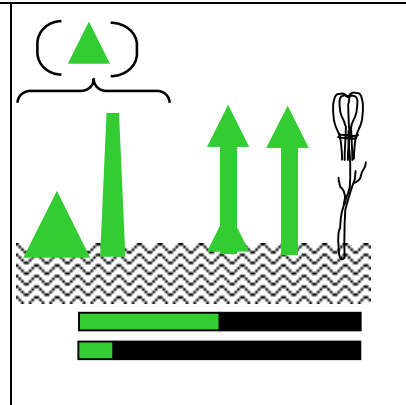
Forme: bouée conique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime liée.

Couleur: verte

Voyant (Lorsque la marque en est dotée): cône vert, avec la pointe dirigée vers le haut.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): vert isophasé ou à éclats longs.

Indications: (Lorsque la marque en est dotée): la(les) première(s) lettre(s) du nom la passe navigable et une numérotation impaire.



1.3. Bifurcations et croisements

Ce balisage de séparation se situe à l'endroit où les alignements des bouées rouges (cylindriques) et des bouées vertes (coniques) se recoupent. Ces marques sont toujours pourvues d'un voyant.

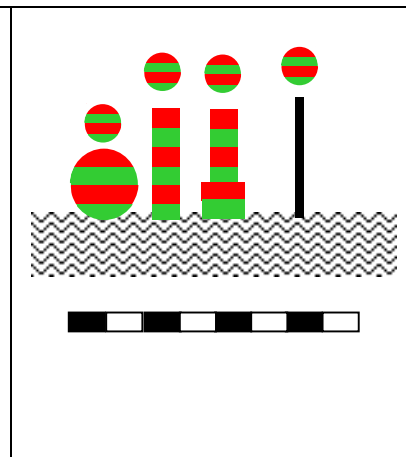
Forme: bouée sphérique ou tonne, bouée à fuseau, bouée espar ou à tête

Couleur: rouge et verte, à lignes horizontales

Voyant (Lorsque la marque en est dotée): sphère rouge et verte

Feu (Lorsque la marque en est dotée): blanc isophasé rapide (2s)

Indications: les premières lettres suivies d'un numéro des deux passes navigables concernées, dans l'ordre alphabétique.



B) Balisage des points dangereux et des obstacles

Par points dangereux, il faut entendre:

têtes d'épis, points saillants de la rive, rives basses inondables, obstacles fixes, etc.

Par obstacles, il faut entendre:

bâtiments échoués ou coulés, objets perdus dans l'eau, chantiers de travaux dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, etc.

1. En dehors de la passe navigable

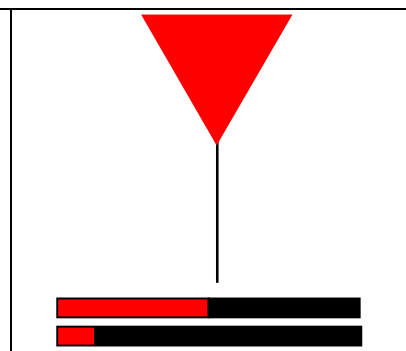
1.1. Rive droite

Signal: panneau triangulaire rouge placé pointe en bas

Feu (lorsque la marque en est dotée): rouge isophasé ou à éclats longs

Indications (Lorsque la marque en est dotée): suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e.: 1, 2, 4, etc.



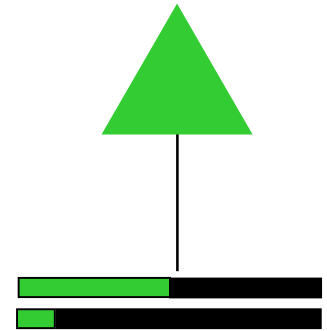
1.2. Rive gauche

Signal: panneau triangulaire vert placé pointe vers le haut

Feu (Lorsque la marque en est dotée): vert isophasé ou à éclats longs

Indications (Lorsque la marque en est dotée): suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e.: 3, 5, 6, etc.



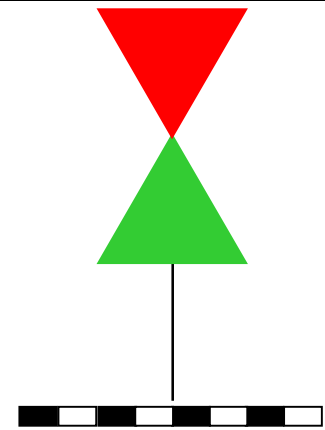
1.3. Point de bifurcation

Signal: le signal décrit au point 1.1. placé au-dessus du signal décrit au point 1.2.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): blanc isophasé rapide (2s)

Indications (Lorsque la marque en est dotée): numérotation faisant suite à celle décrite au points 1.1. en 1.2. ci-dessus

P.e.: 7



Remarques :

1. Les feux peuvent remplacer les signaux.
2. Les feux rouges et verts peuvent également servir d'éclairage de la voie navigable, indiquant ainsi le tracé de la ligne de rive.

2. Dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci

Dans ces cas, le balisage suivant peut être utilisé:


2.1. Marques latérales

2.2. Marques placées sur l'obstacle ou à proximité de celui-ci


Du côté où la passe est libre

Signal: deux bicônes verts superposés




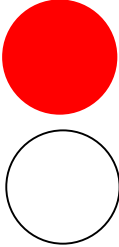
<u>Feux</u> : deux feux verts fixes superposés	
--	---

Du côté où la passe n'est pas libre



<u>Signal</u> : une sphère rouge	
<u>Feux</u> : un feu rouge fixe	

ou, en cas d'obligation d'éviter de créer des remous:

Du côté où la passe est libre

<u>Signal</u> : un panneau rouge et blanc (ou un pavillon rouge et blanc)	
<u>Feux</u> : un feu rouge fixe au-dessus d'un feu blanc fixe	

Du côté où la passe n'est pas libre

<u>Signal</u> : un panneau rouge (ou un pavillon rouge)	
<u>Feux</u> : un feu rouge fixe	

C) Marques spéciales

Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu à la navigation, mais indique une zone ou un objet généralement défini dans les documents nautiques ou autres publications destinées à cet effet.

Ces marques sont utilisées, par exemples pour indiquer des zones interdites, des zones de dragage, de mouillage et des lieux de dépôt, ainsi que pour délimiter des zones spéciales

réservées, entre autres, aux canots automobiles rapides, à la pratique du ski nautique, à la planche à voile, aux compétitions, etc.

Remarque

La navigation de passage, c.-à-d. les bâtiments qui n'ont pas une zone ainsi balisée pour destination, doivent tenir ces marques spéciales du même côté que les marques « ordinaires ».

Forme: bouée cylindrique, conique ou sphérique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar ou à tête.

Couleur: jaune

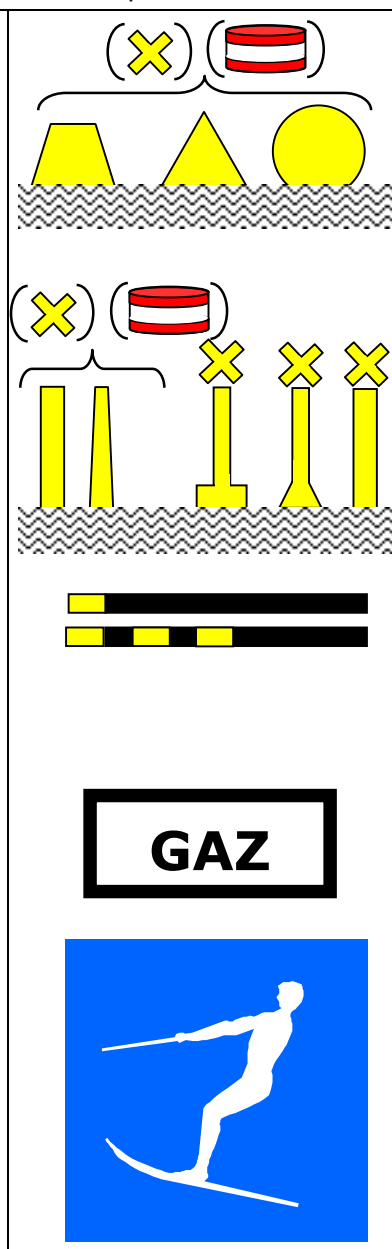
Voyant (Lorsque la marque en est dotée): croix de Saint-André jaune ou, uniquement dans le cas d'une zone interdite, la signal d'interdiction A.1 ([annexe II](#)) en forme de cylindre.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): jaune, à éclats ou à groupes d'éclats, à l'exclusion d'un feu à éclats groupés par deux

Indications (Lorsque la marque en est dotée): la mention - ou une abréviation en tenant lieu - du but du balisage mis en place ou un pictogramme (signal de [l'annexe II](#), points A et E) indiquant la destination de la zone.

P.e.: Gaz

P.e.: Ski nautique



D) Balisage des entrées des ports et d'embranchements

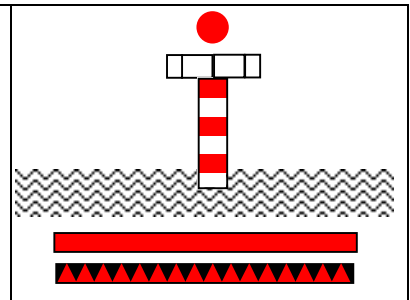
Les entrées de ports, d'affluents, d'embranchements et autres peuvent être balisées comme suit (du point de vue des bâtiments entrants):

1. Si les marques sont dotées de feux

1.1. A bâbord

Signal: balise lumineuse (cylindrique) à lignes horizontales rouges et blanches

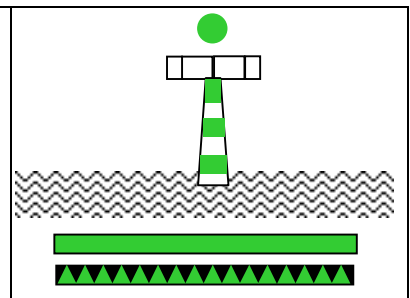
Feu: rouge fixe ou rouge scintillant



1.2. A tribord

Signal: balise lumineuse (conique) à lignes horizontales vertes et blanches

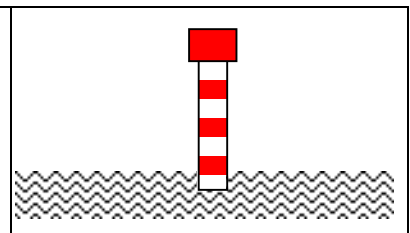
Feu: vert fixe ou vert scintillant



2. Si les marques ne sont pas dotées de feux

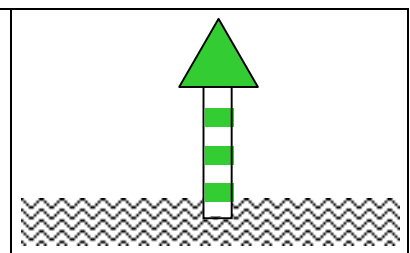
2.1. A bâbord

Signal: poteau à lignes horizontales rouges et blanches, avec voyant rouge cylindrique



2.2. A tribord

Signal: poteau à lignes horizontales vertes et blanches, avec voyant vert conique.



E) Balisage indiquant le cours du chenal

1. Position du chenal

Ces signaux sont placés sur la rive de la voie navigable que longe la partie la plus profonde du chenal.

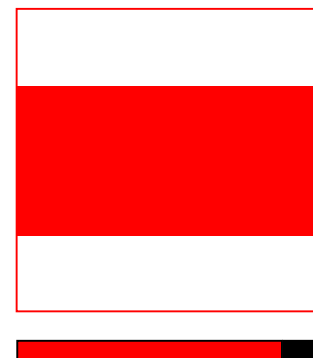
1.1. Rive droite

Signal: panneau carré rouge bordé de deux bandes horizontales blanches en haut et en bas du panneau.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): rouge, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire.

Indications (Lorsque la marque en est dotée): suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e.: 1, 2, 4, etc.



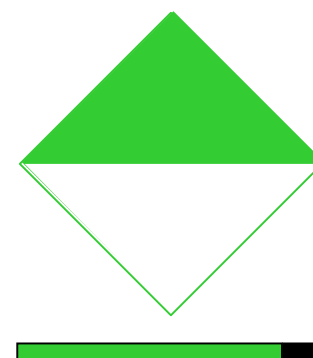
1.2. Rive gauche

Signal: panneau carré placé sur la pointe, la moitié supérieure de couleur verte et la moitié inférieure de couleur blanche.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): vert, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire.

Indications (Lorsque la marque en est dotée): suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e.: 3, 5, 6, etc.



2. Traversées

Les points où le chenal passe d'une rive à l'autre peuvent, en outre, être signalés comme suit:

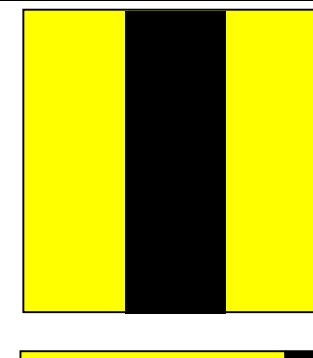
2.1. Rive droite

Signal: panneau carré jaune, barré au centre d'une raie noire verticale.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): jaune, à occultations

Indications (Lorsque la marque en est dotée): numérotation faisant suite à celle décrite au points 1.1. et 1.2.

P.e.: 8



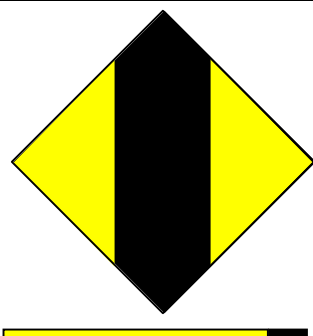
2.2. Rive gauche

Signal: panneau carré jaune, placé sur la pointe et barré d'une raie verticale noire.

Feu (Lorsque la marque en est dotée): jaune, à occultations.

Indications (Lorsque la marque en est dotée): numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.

P.e.: 7





*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement relatif au canal maritime de Bruxelles au Rupel et aux installations maritimes de Bruxelles

(Arrêté royal du 18 août 1975)

TITRE I. Dispositions générales	2
TITRE II. Prescriptions relatives à la navigation	4
CHAPITRE I ^{er} . Conditions requises pour être admis à naviguer.....	4
CHAPITRE II. Prescriptions relatives aux bâtiments faisant route	7
Section I - Heures de navigation, feux et signaux.....	7
Section II - Vitesse, halage, croisement et trématage, virement	13
Section III - Passage aux ouvrages d'art	16
CHAPITRE III. Transport d'explosifs et d'autres matières dangereuses	18
CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée	18
CHAPITRE V. Stationnement, chargements, déchargements, déhalages et mesures de sécurité	19
CHAPITRE VI. Obligations des capitaines dont le bâtiment a provoqué ou subi des avaries, ou est coulé bas	20
CHAPITRE VII. Bâtiments assurant un service régulier ou le transport de voyageurs.....	21
CHAPITRE VIII. Remorquage et poussage.....	21
TITRE III. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments, droits	22
CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments	22
CHAPITRE II. Droits.....	22
Section I: Droits de navigation – Permis de navigation.....	22
Section II - Droits d'entrée dans le canal (Navigation maritime)	23
Section III - Droits d'accostage.....	23
Section IV - Droits de séjour.....	24
Section V - Droits de dépôt sur berges et sur quais	24
Section VI - Tarifs du remorquage.....	24
Section VII - Paiement des droits.....	25
TITRE IV. Conservation et exploitation de la voie navigable, du port et de leurs dépendances.....	26
CHAPITRE I. Conservation.....	26
CHAPITRE II. Exploitation.....	27
TITRE V. Dispositions pénales, plaintes et recours	28
ANNEXE 1: Chenal d'accès de l'écluse de Wintam	29
ANNEXE 2. Signalisation le long de la voie d'eau	30
ANNEXE 3. Écluse de Zemst.....	33
Signaux pour la navigation intérieur.....	33
Signaux pour la navigation maritime	34

TITRE I. Dispositions générales

Article 1er:

§ 1. Le présent règlement est applicable au canal maritime de Bruxelles au Rupel depuis sa jonction avec le canal de Charleroi, à la tête aval du pont de la place Saintelette jusqu'à la ligne fictive reliant, à l'aval du chenal d'accès à Wintam, le signal lumineux blanc et un point situé à mi-chemin entre le 4^e et le 5^e duc d'albe à partir de l'écluse et, pour son embranchement de Willebroek au Rupel, jusqu'à la ligne fictive reliant les têtes aval du chenal d'accès à Klein-Willebroek.

§ 2. Le canal maritime de Bruxelles au Rupel comporte:

A. Le port avec:

- a. le bassin Beco qui s'étend de la tête aval du pont fixe de la place Saintelette jusqu'à la tête aval du pont-route fixe de la place des Armateurs;

- b. le bassin Vergote qui s'étend de la tête aval du pont-route fixe de la place des Armateurs jusqu'à la tête aval du pont-route fixe de la place Jules de Trooz, dénommé «Pont de Laeken»;
 - c. le canal de jonction qui s'étend du pont aval du pont-route fixe de la place Jules de Trooz jusqu'à la tête aval du pont Van Praet.
- B. L'Avant-Port qui s'étend de la tête aval du pont Van Praet jusqu'à la tête aval du pont-route et rail de Buda;
- C. Le port industriel qui comporte les sections suivantes:
- a. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-route et rail de Buda jusqu'à la tête aval du pont-levant de Grimbergen;
 - b. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-levant de Grimbergen jusqu'à la tête aval du pont-levant de Kapelle-op-den-Bos;
 - c. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-levant de Kapelle-op-den-Bos jusqu'à l'embouchure dans le Rupel à Wintam;
 - d. l'embranchement de Willebroek au Rupel jusqu'aux têtes aval du chenal d'accès à Klein-Willebroek.

Article 2:

Sauf dispositions contraires du règlement, celui-ci désigne sous le nom:

- a. «bâtiment», toute embarcation de navigation maritime ou fluviale y compris les petites embarcations, les pontons et les ateliers flottants;
- b. «bâtiment à moteur», un bâtiment mû par sa propre puissance mécanique, qu'il se serve ou non de sa voile, et même s'il n'utilise pas temporairement sa puissance mécanique;
- c. «bâtiment à voile», tout bâtiment mû par des voiles et n'utilisant pas sa puissance mécanique;
- d. «bâtiment de mer», tout bâtiment naviguant ordinairement sur mer, ou destiné à cet usage;
- e. «bâtiment d'intérieur», tout bâtiment naviguant ordinairement dans les eaux intérieures ou destiné à cet usage;
- f. «bâtiment de grandes dimensions» ou «bâtiment de dimensions spéciales», tout bâtiment qui, eu égard à sa longueur ou à son tirant d'eau, et, compte tenu de l'état des eaux navigables, peut difficilement s'écarter de la route d'autres bâtiments et est reconnu comme tel par le capitaine du port;
- g. «convoi remorqué», tout groupement composé d'un ou de plusieurs bâtiments ou radeaux et remorqué par un ou plusieurs bâtiments à moteur, ces derniers faisant partie du convoi;
- h. «unité de poussage», un ensemble composé d'un pousseur et d'une ou plusieurs barges de poussage dont une au moins est accouplée au pousseur;
- i. «pousseur», un bâtiment muni de sa propre force de propulsion, qui fait partie d'une unité de poussage et qui est construit ou aménagé pour mouvoir celle-ci par poussage;
- j. «barge de poussage», un bâtiment qui est conçu ou aménagé spécialement pour être mû par un pousseur;
- k. «engin flottant», un ensemble flottant muni de machines destiné à être utilisé sur les voies d'eau ou dans les ports (dragues, bigues ou grues flottantes, élévateurs, etc.);
- l. «bâtiment naviguant», un bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;
- m. «bâtiment, barquette ou embarcation de plaisance», tout bâtiment destiné à un but sportif ou récréatif et non lucratif;
- n. «visible», perceptible par nuit sombre et atmosphère pure (terme utilisé par rapport à des feux);
- o. «de jour», le temps compris entre le lever et le coucher du soleil;
- p. «de nuit», le temps compris entre le coucher et le lever du soleil;

- q. «son bref», un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
- r. «son prolongé», un signal sonore de quatre à six secondes de durée;
- s. «son continu», un signal sonore de dix secondes ou plus de durée;
- t. «capitaine», «batelier», toute personne qui est chargée de la conduite d'un bâtiment, de même que toute personne qui le remplace ou qui assume, de fait, cette conduite;
- u. «Société», la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles;
- v. «personnes compétentes»:
 - le capitaine du port et ses adjoints;
 - les ingénieurs, conducteurs et surveillants de la Société, les préposés à la manœuvre ou à la surveillance des écluses, des ponts, des déversoirs ou de tous autres ouvrages d'art;
 - les fonctionnaires et agents assermentés de la Société.

TITRE II. Prescriptions relatives à la navigation

CHAPITRE I^{er}. Conditions requises pour être admis à naviguer

Article 3:

§ 1.

- a. Aucun bâtiment n'est admis à naviguer si ses dimensions et celles de son chargement ne permettent pas les manœuvres d'éclusement et le passage aisé des ouvrages d'art, en toute sécurité, ou s'il menace de couler bas ou de constituer un danger pour la navigation ou les ouvrages d'art, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'excès de chargement, d'avaries ou pour toute autre cause.
- b. A leur entrée dans le canal, les capitaines doivent se présenter aux bureaux de l'éclusier et de la perception, pour y déclarer;
 - leur nom, prénoms et domicile;
 - la dénomination, le tonnage et le tirant d'eau de leur bâtiment;
 - l'importance et la nature du chargement;
 - le lieu d'où ils viennent et l'endroit où ils se rendent, et pour produire tous documents probants à l'appui de leurs déclarations.

La même déclaration doit être faite en quittant le canal.

§ 2. Les dimensions utiles des ouvrages d'art sont arrêtées par la Société. Toute modification à ces caractéristiques fera l'objet d'un communiqué à la batellerie et sera affichée aux ponts et aux écluses, aux bureaux de la capitainerie et aux bureaux de perception des droits de navigation.

§ 3. Pour qu'un bâtiment soit admis dans une écluse, il faut, sauf dérogations admises par le capitaine du port, que ses dimensions répondent aux conditions suivantes:

- a. pour l'écluse de Wintam et les écluses principales de Willebroek et de Kapelle-op-den-Bos: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 8 m et sa largeur d'au moins 1 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 5,80 m;
- b. pour les petites écluses de Willebroek et de Kapelle-op-den-Bos: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 0,50 m et sa largeur d'au moins 0,30 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 2,50 m;
- c. pour l'écluse de Klein-Willebroek: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 1 m et sa largeur d'au moins 0,80 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 1,80 m.

- § 4. Le tirant d'air maximum des bâtiments au-dessus du niveau d'eau est limité à 30 m. La hauteur du chargement ou des parties fixes au-dessus du plan de flottaison doit rester inférieure de 0,30 m à la hauteur libre disponible.
- § 5. Les engins flottants et tous autres bâtiments à usage spécial ne sont admis à naviguer qu'après accord du capitaine du port. Aucun convoi remorqué ou poussé ne pourra être formé sans son autorisation spéciale. Cette autorisation mentionnera toutes les conditions à respecter.
- § 6. Aucune partie du bâtiment ne peut faire saillie sous la quille de manière à excéder le maximum du tirant d'eau autorisé.
- § 7. Pour les bâtiments jaugeant plus de 10 tonnes, le plan de flottaison ne peut jamais se trouver à moins de 30 cm en dessous de toute ouverture permettant une rentrée d'eau à l'intérieur du bâtiment, ni dépasser, en aucun point, le plat-bord.
- § 8.
- a. Dans des cas exceptionnels, le capitaine du port peut autoriser le passage de bâtiment dont les dimensions sont supérieures à celles prévues par le présent règlement;
 - b. Les capitaines doivent tenir compte de ce que le tirant d'eau peut être réduit ou augmenté dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses ou les crues. Sauf en cas de force majeure, ces modifications font l'objet de communiqués affichés aux écluses, dans les bureaux de perception et au siège social de la Société.

Article 4:

Les bâtiments d'intérieur doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 0,08 m de hauteur minimum: leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire.

Sauf autorisation accordée à titre exceptionnel par le capitaine du port, les bâtiments de mer ne sont admis à naviguer dans les eaux du canal que moyennant assistance d'un pilote agréé par la Société. Le pilotage et l'amarrage s'effectuent conformément à un règlement spécial, arrêté par la Société.

Article 5:

- § 1. Les vérifications nécessaires pour se rendre compte de l'état de navigabilité d'un bâtiment ou de sa cargaison peuvent être faites en un point quelconque de la voie navigable par l'ingénieur en chef-directeur, le capitaine du port ou leurs délégués.
- § 2. Tout bâtiment reconnu en mauvais état est retenu et ne peut se déplacer qu'après avoir été convenablement réparé.
- § 3. Le chargement en comble des bâtiments doit se trouver à 10 cm au moins en retrait du bordage et être arrimé de façon à ce qu'il ne puisse être projeté dans le lit de la voie navigable, pendant le stationnement des bâtiments ou durant le voyage de ceux-ci.

Article 6:

L'équipage minimum à bord des bâtiments d'intérieur naviguant dans les eaux du canal maritime de Bruxelles au Rupel est fixé conformément aux dispositions du Règlement général des voies navigables du royaume.

Article 7:

Tout capitaine ou toute autre personne à bord des bâtiments qui, par négligence, par incapacité, par ivresse, par fausse manœuvre volontaire, entrave ou retarde la marche des bâtiments doit être remplacé à la première réquisition du capitaine du port.

Il est, en outre, passible des peines prévues à l'[article 87](#) du présent règlement.

Article 8:

- § 1. Pour naviguer, tout bâtiment doit être muni des agrès, cordages, des accessoires de remorquage ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation sûre, facile et régulière, et être doté des moyens de secours réglementaires.

- § 2. Tout capitaine est tenu de prendre les mesures nécessaires pour percevoir les signaux visuels et sonores, émis par d'autres bâtiments ou donnés par les personnes compétentes, et pour comprendre les communications orales données par ces derniers.
- § 3. Les capitaines ont l'obligation de se conformer aux prescriptions et tenir compte des indications qui leur sont données par les signes et les signaux mentionnés dans les paragraphes suivants, et qui sont placés dans la voie d'eau ou sur ses berges.
- § 4.
1. Les signes servant à imposer à l'utilisation de la voie d'eau une interdiction, une obligation ou une restriction, ainsi qu'à lui donner une indication, sont repris à [l'annexe 2](#) du présent règlement. Cette annexe donne conjointement les couleurs et la signification de ces signes.
 2. La signification d'un signe peut être complétée par une indication apposée sur le signe lui-même. Cette indication peut également être faite sur un petit panneau rectangulaire blanc, ajouté au-dessus ou en dessous du signe, ou encore sur un petit panneau triangulaire blanc latéral au signe. Ces petits panneaux complémentaires sont représentés à [l'annexe 2](#).
 3.
 - a. Les petits panneaux rectangulaires ajoutés au-dessus du signe indiquent la distance en mètres au-delà de laquelle la prescription ou la particularité indiquée par le signe est d'application.
 - b. Les petits panneaux rectangulaires ajoutés sous le signe, donnent des renseignements ou indications complémentaires à la défense, à l'obligation ou à la restriction imposée par ce dernier.
 - c. Les petits panneaux triangulaires latéraux au signe renseignent la direction de la section du canal et, éventuellement, la distance sur laquelle la prescription donnée par le signe est d'application.
- § 5. Pour délimiter la voie d'eau ainsi que pour indiquer un obstacle permanent s'y trouvant, la Société peut placer les signes et les signaux suivants:
- a. la nuit:
 - un feu rouge intermittent sur la rive droite;
 - un feu vert intermittent sur la rive gauche;
 - un feu blanc isophase pour indiquer que la voie d'eau bifurque;
 - b. le jour:
 - un signe triangulaire rouge, placé sur sa pointe, sur la rive droite;
 - un signe triangulaire noir, placé la pointe en l'air, sur la rive gauche;
 - deux signes triangulaires placés l'un au-dessus de l'autre, leurs pointes se regardant, le triangle supérieur étant rouge, l'inférieur noir. Ce double signe indique que la voie d'eau bifurque.

Article 9:

- § 1. Tout capitaine doit être porteur des documents énumérés ci-après:
- a. le présent règlement;
 - b. un exemplaire de la dernière édition de la brochure intitulée « Dispositions réglementant la police et la navigation » et de tous ses addenda non périmés, édités par le service d'exploitation des voies navigables du Ministère des Travaux publics;
 - c. un ou plusieurs connaissements valables, selon que le bâtiment transporte un ou plusieurs lots de marchandises ou qu'il décharge ou charge en cours de voyage;
 - d. le permis de navigation ou la quittance constatant le paiement des droits dus pour le déplacement ou le séjour dans le canal, ainsi que le billet d'écluse;
 - e. le rôle d'équipage, indiquant les nom, prénoms, sexe, lieu et date de naissance de chaque membre de l'équipage, le numéro et le lieu de délivrance de son document officiel d'identité et la fonction qu'il exerce à bord.

§ 2. Le capitaine d'un bâtiment d'intérieur doit posséder, en outre, le certificat de jaugeage en bon état de conservation relatif à un jaugeage qui ne remonte pas à plus de dix ans, délivré:

- a. soit par un expert-jaugeur belge conformément aux dispositions reprises au Règlement général des Voies navigables du Royaume;
- b. soit par les autorités compétentes de l'un des États liés par la convention internationale en vigueur, en vertu de règlements conformes aux stipulations de cette convention et de son annexe.

§ 3. Dans des cas exceptionnels et à la demande du capitaine, une dispense écrite, autorisant un bâtiment à effectuer à vide et sans certificat de jaugeage un trajet déterminé, peut être délivrée par le capitaine du port. Cette demande doit mentionner les raisons qui la motivent, le trajet à effectuer, le tonnage maximum du bâtiment, sa longueur, sa largeur, son tirant d'eau maximum, la puissance de son moteur ainsi que les nom et adresse du propriétaire.

§4. Les règlements et documents dont question ci-dessus doivent être présentés à toute réquisition des personnes compétentes. Le capitaine doit se rendre à terre à cette fin.

Article 10:

§ 1. Les bâtiments de plaisance jaugeant moins de trois tonnes ne sont que tolérés sur le canal maritime. Le capitaine du port peut en interdire le passage, l'accostage et le stationnement partout où ils pourraient entraver la navigation.

§ 2. Les bâtiments de plaisance jaugeant trois tonnes ou plus sont assimilés aux bâtiments de commerce. Ils doivent se conformer aux instructions du capitaine du port.

§ 3. Tous les bâtiments de plaisance portent, de part et d'autre de la proue, le nom du bateau et, sur le tableau arrière, le nom du port d'attache, en caractères de 0,08 m de hauteur et au-dessus ou en-dessous du nom du port d'attache, le nom du propriétaire en caractères de 0,04 m de hauteur.

§ 4.¹

§ 5.²

§ 6.³

Article 11:

Chaque barquette de bâtiment doit être identifiée par le nom et le n° d'inscription du bâtiment auquel elle appartient. Ces indications doivent être faites lisiblement et de façon indélébile: l'apposition en couleurs à l'huile est considérée comme indélébile.

Article 12:

Les personnes compétentes ont le droit d'arrêter et de faire diriger d'office à tel endroit qu'ils désignent, pour y être garé, tout bâtiment, pour lequel les prescriptions qui précèdent n'ont pas été observées, et de l'y faire retenir jusqu'à ce que le capitaine se soit mis en règle.

CHAPITRE II. Prescriptions relatives aux bâtiments faisant route

Section I - Heures de navigation, feux et signaux

Article 13:

§ 1.

- a. Le canal maritime est accessible nuit et jour à la navigation.

¹ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

² Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

³ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

- b. Le passage aux écluses en dehors des heures fixées par la Société donne lieu au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par elle.
- c. Les heures normales de manœuvre des ouvrages d'art et le montant de cette taxe sont portés à la connaissance des intéressés par voie de communiqués et d'affichage aux écluses, aux divers bureaux de perception des droits de navigation et à la capitainerie.

§ 2. En cas d'encombrement d'un ou de plusieurs biefs ou par mesure de sécurité, la Société peut imposer la navigation en dehors des heures visées au 1^{er} alinéa du présent article, sans que la taxe prévue à cet alinéa soit due. La durée de cette décision ne peut dépasser quinze jours.

Article 14:

§ 1. Les bâtiments doivent porter la nuit, quel que soit le temps, et de jour lorsque la visibilité est réduite, les feux prescrits aux articles suivants.

§ 2. Lorsque le port des feux est obligatoire, il est interdit de monter d'autres feux, lesquels pourraient être pris pour les feux prescrits ou en réduire la visibilité ou la reconnaissance. La même règle s'applique de jour à l'égard des signaux prescrits.

§ 3. Il est interdit à tous les bâtiments d'utiliser des lumières aveuglantes pouvant constituer un danger ou un inconvénient pour d'autres bâtiments.

§ 4. Les bâtiments de mer auxquels s'applique le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer sont tenus de conserver aux feux prescrits l'intensité prévue au règlement précité.

Article 15:

§ 1. De jour, tout bâtiment d'intérieur faisant route doit être porteur, en tête de mât ou à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat-bord, d'un pavillon rouge avec carré blanc au milieu.

§ 2. Les bâtiments qui jouissent de la priorité de passage aux écluses et aux ponts mobiles, prévue à [l'article 41](#) du présent règlement, doivent porter une flamme rouge.

Article 16:

Un bâtiment à moteur doit porter, lorsqu'il fait route, les feux ci-après décrits:

A. Feu de tête de mât.

1. Au mât de misaine ou à l'avant de ce mât, et à défaut d'un tel mât sur la partie avant du bâtiment de mer, un feu projetant une lumière blanche, brillante, uniforme et ininterrompue, sur un arc de l'horizon de 20 quarts ou rhumbs du compas, soit 10 quarts de chaque bord, c'est-à-dire, depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de chaque bord.
2. Ce feu doit, sur les bâtiments à moteur de moins de 32 mètres de long, être porté à une hauteur d'au moins 2 mètres au-dessus du plat-bord et, dans tous les cas, il doit être plus élevé que les feux de côté décrits sub. B et C. Sur tous les autres bâtiments à moteur, il doit être porté à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à la largeur du bâtiment, étant entendu que le feu ne doit pas être porté à plus de 12 mètres au-dessus du plat-bord.
3. Le feu doit être visible d'une distance d'au moins 3.000 mètres;

B. Feu de côté vert.

A tribord, un feu qui montre une lumière verte uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts ou rhumbs du compas et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers.

C. Feu de côté rouge.

1. A bâbord, un feu qui montre une lumière rouge, uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts du compas et disposé d'une manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts de l'arrière du travers.
2. Les feux de côté mentionnés sub B et C doivent être visibles d'une distance de 1500 mètres au moins. Les fanaux doivent être munis, du côté du bâtiment, d'un écran

peint de même couleur que le feu qui en rayonne, s'avancant au moins de 40 centimètres en avant de la face antérieure du fanal de telle sorte que le feu vert de tribord ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge de bâbord ne puisse être aperçu de tribord.

3. Ces feux peuvent, sur des bâtiments à moteur de moins de 10 mètres de longueur, être portés l'un à côté de l'autre ou dans un fanal (combiné) sur ou près de l'étrave, à condition de satisfaire aux prescriptions précitées. Lorsque ces feux sont portés dans un fanal (combiné), ils doivent être munis, à la séparation des secteurs vert et rouge, à l'extérieur de la glace, d'un écran s'étendant de 15 centimètres au moins dans la direction de l'axe longitudinal du bâtiment.

D. Feu de poupe.

1. A l'arrière, un feu qui projette une lumière blanche, uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 12 quarts ou rhumbs du compas, soit sur 6 quarts de chaque bord à partir de l'arrière.
2. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 1000 mètres.

Article 17:

Un bâtiment à moteur faisant route peut, outre les feux prescrits à [l'article 16](#), porter un feu blanc additionnel de même construction et visible de la même distance que le feu mentionné dans cet [article 16](#) sub A. Ces deux feux de tête de mât devront être placés dans le plan longitudinal de manière que le feu arrière soit plus élevé que le feu avant d'au moins 4 m 50, et que la distance horizontale entre ces deux feux soit plus grande que leur distance verticale.

Article 18:

1. Tout bâtiment à moteur doit, pendant la durée d'une opération de remorquage, porter, outre le feu prescrit à [l'article 16](#), sub A, un second feu de tête de mât.
2. Ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de tête de mât décrit sub A, à [l'article 16](#) et placé à une distance verticale de 50 centimètres au moins et de 1 m 80 au plus au-dessus dudit feu de tête de mât.
3. Le remorqueur peut remplacer son feu de poupe par un feu blanc brillant, placé en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de poupe décrit sub D à [l'article 16](#).
4. Lorsque plusieurs bâtiments à moteur sont employés simultanément au remorquage d'un ou de plusieurs bâtiments, chacun de ces remorqueurs devra porter, outre les feux mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 de cet article, un troisième feu blanc brillant de même construction et de même visibilité placé à 50 centimètres au moins et à 1 m 80 au plus au-dessous ou au-dessus de ces feux.

Article 19:

1. Les bâtiments à voile de 20 mètres de longueur et plus faisant route à la remorque ou sous voiles doivent porter les feux de côté prescrits à [l'article 16](#) sub B et C aux bâtiments à moteur et le feu de poupe décrit à [l'article 16](#) sub D.
2. Tout bâtiment à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route et tout bâtiment (sauf les embarcations à rames) remorqué, mû à l'aviron ou à la perche ou dérivant doit porter en tête du grand mât ou à l'avant à une hauteur de 6 mètres au moins et si le bâtiment n'a pas de mât ou que le mât est amené à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres.
3. Les bâtiments à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route sous voiles peuvent porter les feux de côté et de poupe au lieu du feu de tête de mât décrit à l'alinéa 2 du présent article. Les dispositions de l'alinéa C, 3) de [l'article 16](#) sont, dans ce cas, d'application en ce qui concerne les feux de côté.
4. Lorsque des bâtiments de mer à moteur remorqués ou assistés se servent de leurs propres engins de propulsion, ou les tiennent prêts à s'en servir immédiatement, ils doivent porter

les feux prescrits à [l'article 16](#) aux bâtiments à moteur faisant route, tandis que la disposition de [l'article 17](#) (second feu de tête de mât) reste d'application à bord de ces bâtiments à moteur.

5. Lorsque des bâtiments de mer à moteur remorqués ne sont pas en état de se servir de leurs engins de propulsion propres, ils doivent porter, le jour, les ballons noirs décrits à [l'article 27](#), sous le § 1^{er}, et la nuit, outre les feux B, C et D prescrits à [l'article 16](#), les feux blanc et rouge décrits à [l'article 27](#) sous le paragraphe premier.

Article 20:

Les embarcations à rames, qui marchent à l'aviron, à la voile ou qui sont halées, doivent avoir prêt, sous le main, un fanal à feu blanc brillant qui sera exhibé assez à temps pour prévenir toute collision. Lorsqu'elles sont à la remorque, ces mêmes embarcations ne sont astreintes au port d'aucun fanal.

Article 21:

Les bâtiments à moteur assurant le service d'un passage d'eau doivent, au lieu du feu de tête de mât, prescrit à [l'article 16](#) sub A, porter, à 3 mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau un feu vert brillant et verticalement en dessous, à une distance d'un mètre, un feu blanc brillant. Ces feux doivent être visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres. En outre, ces bâtiments doivent porter les feux de côté et de poupe prescrits à [l'article 16](#) sub B, C et D.

Article 22:

1. Les règles suivantes sont applicables aux bâtiments qui, à cause de leur longueur ou de leur tirant d'eau fixés par le service de la capitainerie du port, peuvent difficilement s'écarter de la route d'autres bâtiments.

Tout bâtiment de mer faisant route et qui remplit les conditions détaillées ci-dessus doit sur l'indication du pilote, porter le signal suivant:

- a. de jour, en tête du mât de misaine, un cylindre d'au moins 65 centimètres de diamètre et d'au moins 1 mètre de hauteur;
- b. de nuit, un feu rouge visible sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3600 mètres; si le bâtiment de mer ne porte qu'un feu de tête de mât, ce feu rouge doit être montré à 4 mètres au moins au-dessus du dit feu, et si le bâtiment de mer porte deux feux de tête de mât, à 4 mètres au moins au-dessus du feu supérieur.

2. Ce signal doit être exhibé dès que le bâtiment faisant route pénètre dans les eaux auxquelles s'applique le présent règlement ou lorsqu'il poursuit sa route après avoir été au mouillage; le signal doit être amené lorsque le bâtiment quitte lesdites eaux, s'y met au mouillage ou s'y échoue.

Article 23:

Les unités de poussage faisant route, et dont la plus grande longueur et la plus grande largeur ne dépassent pas respectivement 100 mètres et 12 mètres doivent porter les feux prescrits à [l'article 16](#).

Article 24:

Les unités de poussage faisant route, dont la longueur et la largeur sont respectivement supérieures à 100 mètres et 12 mètres, doivent porter les feux de nuit:

- a. comme feux de tête de mât:
 1. trois feux blancs sur la partie avant de la première barge poussée, ou d'une des premières barges poussées. Ces feux doivent être disposés en forme de triangle équilatéral ayant sa base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal de l'unité de poussage. Le feu supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plan des marques de jaugeage. Les deux feux inférieurs doivent être placés à environ 1,25 mètre l'un de l'autre et à environ 1,10 mètre en-dessous du feu supérieur;

2. un feu blanc à l'avant de toute autre barge poussée, visible de l'avant sur toute la largeur. Ce feu doit, pour autant que possible, être placé à trois mètres en dessous du feu supérieur, mentionné sous 2. Tous les feux mentionnés en a, doivent par ailleurs, être conformes aux prescriptions de [l'article 16](#) sub A. Les mâts auxquels ces feux sont fixés doivent être disposés dans l'axe longitudinal de la barge poussée sur laquelle ils se trouvent;
- b. comme feux de côté:
les feux prescrits à [l'article 16](#), sub B et C. Ces feux doivent être placés sur la partie la plus large de l'unité de poussage, le plus près possible du pousseur, à 1 mètre au plus à l'intérieur du bord de l'unité de poussage et à 2 mètres au moins du plan d'eau.
- c. comme feux de poupe:
 1. sur le pousseur, trois feux blancs placés sur une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, avec une entre-distance d'environ 1,25 mètre et à une hauteur telle qu'ils ne puissent être masqués par un des autres bâtiments de l'unité de poussage;
 2. un feu blanc sur chaque barge poussée, visible de l'arrière sur toute la largeur. Tous ces feux de poupe doivent par ailleurs, être conformes aux prescriptions de [l'article 16](#), sub D.

Article 25:

1. Un bâtiment au mouillage ou amarré doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, à une hauteur au-dessus du plat bord de 3 mètres au moins et de 6 mètres au plus, un feu blanc brillant projetant une lumière ininterrompue tout autour de l'horizon visible à une distance de 1800 mètres au moins.
2. Un bâtiment de 45 mètres de longueur et plus, au mouillage ou amarré, doit porter deux feux semblables, l'un à l'avant à une hauteur au-dessus du plat bord de 6 mètres au moins et de 12 mètres au plus, l'autre à l'arrière et à 4 m 50 au moins en dessous du feu de l'avant.
3. Le jour, les bâtiments de mer de plus de 45 mètres doivent, lorsqu'ils sont au mouillage, porter à l'avant à la hauteur et à l'endroit indiqués dans le premier alinéa, un ballon noir de 0 m 50 au moins et de 0 m 80 au plus de diamètre. Tous les autres bâtiments au mouillage peuvent porter le signal de jour.
4. Cet article n'est pas applicable aux bâtiments:
 - a. Ancrés ou amarrés en dehors du chenal tout à fait à l'intérieur d'une étendue d'eau, réservée aux embarcations de plaisance;
 - b. Stationnant de nuit à un embarcadère ou point d'amarrage éclairé.
5. Lorsque deux bâtiments stationnent l'un à côté de l'autre, le feu sera montré par celui qui se trouve à l'extérieur.
6. Les bâtiments amarrés qui pourraient encourir des dommages ou un sinistre à la suite du ressac occasionné par le passage en vitesse de bâtiments de mer doivent, à titre d'indication montrer: le jour, un pavillon rouge; la nuit, deux feux rouges brillants hissés l'un au-dessus de l'autre, à une distance de 0,50 m au moins et de 1 m au plus, visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1500 mètres.
Les bâtiments de passage devront réduire leur allure d'autant qu'il le faudra pour prévenir la formation d'un ressac préjudiciable.

Article 26:

1. Les engins flottants destinés à l'exécution de travaux doivent indiquer par une bouée bleue pourvue la nuit d'un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance de 1800 mètres au moins, chacune de leurs ancrs qui peuvent présenter un danger pour les bâtiments de passage.
2. Cette obligation existe pour tous les bâtiments à l'égard des ancrs mouillées par les travers dans la voie navigable ou à proximité de la voie navigable.

Article 27:

1. Tout bâtiment échoué porte, le jour, deux ballons noirs de 0,50 m au moins et de 0,80 m au plus de diamètre sur une ligne verticale à 0,50 m au moins et à 1 mètre au plus de distance l'un au-dessus de l'autre. Le ballon inférieur devra se trouver à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord. Pendant la nuit, tout bâtiment de cette espèce devra porter à la hauteur du feu prescrit au premier paragraphe de [l'article 25](#) un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres et à une distance verticale de 0,50 m au moins et de 1 mètre au plus au-dessus de ce feu, un feu rouge brillant remplissant les conditions prescrites pour le feu blanc.
2. Un bâtiment qui n'est pas maître ou qui n'est pas entièrement maître de sa manœuvre porte les mêmes feux et signaux que ceux qui sont prescrits au premier paragraphe du présent article et, en outre, tant qu'il fait route, les feux prescrits pour un bâtiment de sa catégorie.
3. Les épaves sont soumises aux prescriptions énoncées au premier paragraphe. Toutefois, lorsque les ballons ou feux ne peuvent être hissés sur l'épave même, ils sont exhibés d'un bâtiment placé au-dessus ou à côté de l'épave.
4. Lorsque le bâtiment en question est placé à côté de l'épave, les ballons ou feux prescrits ci-dessus doivent être hissés du côté où la voie navigable est libre; en outre, le bâtiment doit hisser du côté où la voie navigable n'est pas libre, la nuit, un feu rouge visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres, et le jour un ballon noir à la hauteur du plus haut feu ou du plus haut ballon prémentionné.
5. L'indication d'une épave peut également se faire au moyen d'une ou de plusieurs bouées d'épaves lumineuses, montrant un feu visible sur tout l'horizon, d'une distance d'au moins 1800 mètres ou au moyen de bouées non lumineuses.

Couleur: la bouée sera peinte en vert (y compris, le cas échéant, le voyant);

Bouée devant être laissée à tribord:

Forme: conique;

Voyant: (le cas échéant) cône pointe en haut;

Feu: (le cas échéant) vert à trois éclats.

Bouée devant être laissée à bâbord:

Forme: cylindrique;

Voyant: (le cas échéant) cylindrique;

Feu: (le cas échéant) vert à deux éclats.

Bouée pouvant être laissée d'un bord ou de l'autre:

Forme: sphérique;

Voyant: (le cas échéant) sphérique;

Feu: (le cas échéant) vert à occultations régulières, la période de lumière étant nettement plus longue à l'œil que la période d'obscurité.

Le mot tribord indique le côté qui est à main droite du navigateur venant de l'aval; le mot bâbord, le côté qui est à sa main gauche.

6. Les prescriptions énoncées aux premier et quatrième paragraphes sont également applicables à bord des engins flottants, destinés à des travaux dans l'exercice de leurs opérations.
7. A bord de ces engins flottants le ballon noir montré le jour du côté où la voie navigable n'est pas libre peut être remplacé par un pavillon rouge et blanc arboré du côté où doit s'effectuer le passage.
8. Les prescriptions du § 2 ne sont pas applicables à bord de bâtiments de mer remorqués ou assistés par un ou plusieurs bâtiments à moteur. Pour les bâtiments de mer remorqués ou assistés il y a lieu de tenir compte des § 1^{er}, 4 et 5 de [l'article 19](#).

Article 28:

Tout bâtiment qui se trouve dans la voie navigable, qu'il fasse route ou non, est tenu à l'approche d'un bâtiment venant d'une direction de laquelle son ou ses feux ne peuvent que

difficilement ou point être aperçus, de montrer temporairement un feu blanc brillant à un endroit tel que le bâtiment qui s'approche puisse l'apercevoir à temps.

Article 29:

Tout bâtiment à moteur qui, en dehors de ses moyens de propulsion mécanique, utilise également sa voilure, doit, à l'endroit le plus visible, mais à 3 mètres au moins au-dessus du plat bord, porter un cône noir pointant vers le haut de 0,50 m au moins et de 0,80 m, au plus de hauteur et de diamètre de base.

Article 30:

1. Tous les signaux prescrits dans le présent article pour les bâtiments qui font route doivent être donnés de manière efficace par:
 - a. les bâtiments à moteur au moyen du sifflet ou de la sirène;
 - b. les bâtiments à voiles et les bâtiments remorqués, halés, mus à la perche ou dérivant au moyen du cornet de brume ou d'un autre instrument semblable.
2. Par temps de brume, de brouillard, pendant les forts grains de pluie ou de neige ou lorsque la vue est gênée par d'autres circonstances atmosphériques, les règles ci-après seront observées, tant le jour que la nuit:
 - a. tout bâtiment à moteur ayant de l'erre doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé;
 - b. tout bâtiment à moteur en route stoppé et n'ayant pas de l'erre doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés, séparés par un intervalle d'une seconde environ;
 - c. tout bâtiment à voile faisant route et un bâtiment (sauf les canots à l'aviron) qui est halé ou mû à la perche, ou qui dérive doit donner un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas une minute;
 - d. tout bâtiment au mouillage ou échoué, un engin flottant occupé à des travaux ou s'y apprêtant, ainsi qu'un bâtiment indiquant la position d'une épave doit, à des intervalles n'excédant pas une minute, sonner rapidement la cloche pendant la durée approximative de cinq secondes;
 - e. tout bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments et tout bâtiment faisant route qui ne peut ou ne peut entièrement manœuvrer, doit, au lieu des signaux prescrits sub a, et c, du présent paragraphe, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de deux sons brefs séparés chacun par un intervalle d'environ une seconde. Le dernier des bâtiments remorqués peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autres.

Section II - Vitesse, halage, croisement et trématage, virement

Article 31:

Par temps de brouillard ou en toute autre situation gênant la visibilité de la même manière, tout bâtiment doit, tout en tenant compte des circonstances et situations du moment, limiter sa vitesse de telle façon qu'en manœuvrant avec prudence et le cas échéant en stoppant immédiatement, un abordage avec un bâtiment ou un objet en vue puisse être prévenu.

En plus, les bâtiments de plus de 50 t doivent placer une vigie à l'avant.

Article 32:

§ 1. La vitesse maximum autorisée comporte:

- a. pour des bâtiments d'un tirant d'eau inférieur à 1,50 m: 300 mètres par minute ou 18 km/h;
- b. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est fixé de 1,50 m à moins de 3 m: 200 mètres par minute ou 12 km/h;
- c. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est fixé de 3 m à moins de 4 m: 175 mètres par minute ou 10,5 km/h;

- d. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est de 4 m ou plus: 150 mètres par minute ou 9 km/h.
- § 2. Toutefois les bâtiments doivent réduire leur vitesse de telle façon que les remous et les succions pouvant occasionner des dégâts aux berges, aux ouvrages d'art ou aux autres bâtiments soient évités.
- § 3. Dans les traversées des agglomérations, dans les coudes et passes étroites, devant les quais de chargement et de déchargement, à proximité des travaux en cours d'exécution, près des bâtiments employés à relever des épaves ou chargés de matières explosives et à tout endroit désigné par le capitaine du port, la vitesse doit être réduite à temps, de manière à éviter tout danger ou avarie. Les capitaines se conforment aux signaux placés sur les lieux, ou aux prescriptions données par les personnes compétentes.

Article 33:

- § 1. En règle générale, tout bâtiment doit la moitié de la voie navigable aux autres bâtiments. Cependant les bâtiments d'un tirant d'eau de moins de 5 m doivent céder le passage dans l'axe du canal aux bâtiments de 5 m ou plus de tirant d'eau qui portent les feux et signaux prévus à [l'article 22](#).
- § 2. Les bâtiments venant de l'embranchement de Willebroek, de la darse de Vilvorde ou de tout autre bassin situé le long du canal, ne peuvent emprunter le canal qu'à condition de ne pas gêner des bâtiments qui naviguent sur la voie principale, ni dans leur marche, ni dans leur vitesse.
- § 3. Un bâtiment n'a le droit de réclamer la priorité de passage à une passe rétrécie que s'il se trouve à moins de 500 m de distance de cette passe. A distance égale, le bâtiment en descente a priorité de passage.
- § 4. Sur tout bâtiment marchant à la voile, les vergues, les mâts et les voiles doivent être disposés de manière à ne pouvoir causer ni entraves, ni dommages.
- § 5. Tout bâtiment doit laisser les bâtiments halés serrer la rive sur laquelle ils sont halés.
- § 6. Dans le cas où la visibilité est, pour des causes autres que météorologiques, à tel point réduite que des bâtiments faisant route ne peuvent s'apercevoir à temps, ces bâtiments doivent signaler leur présence en faisant entendre un signal consistant en un son continu. Ce signal doit, au besoin, être répété.
- § 7. Avant de se mettre en route, tout bâtiment motorisé doit faire entendre également le signal d'avertissement consistant en un son continu.
- § 8. Tout bâtiment motorisé faisant route, manœuvrant en vue de prévenir un abordage, doit indiquer sa manœuvre à un bâtiment en vue par les 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 toute».
- § 9. Tout bâtiment motorisé faisant route qui n'est pas maître de sa manœuvre doit l'indiquer à un bâtiment en vue par quatre sons brefs pour dire: «Vous devez vous écarter de ma route, je ne suis pas maître de ma manœuvre».
- § 10. Tout bâtiment motorisé, qui s'approche d'un autre bâtiment, doit, lorsqu'il y a risque de collision, diminuer de vitesse, stopper ou battre en arrière.
- § 11. Si un bâtiment doit s'écarter de sa route en exécution du présent règlement, l'autre bâtiment doit conserver la sienne.
- § 12. En vue de l'application et de l'interprétation des prescriptions de la section II du chapitre II, il faut tenir compte des dangers de navigation et de collision ainsi que des circonstances particulières qui peuvent justifier une dérogation à ces règles pour éviter un danger immédiat.

Article 34:

- § 1. Sous réserve des stipulations de [l'article 33-1](#) des bâtiments qui doivent se croiser serrent chacun la rive qu'ils ont à leur droite.

- § 2. Il peut être dérogé aux prescriptions de l'alinéa 1er du présent article, lorsque des circonstances exceptionnelles obligent un bâtiment motorisé à venir sur bâbord. Dans ce cas, le bâtiment signifie son intention en temps utile par deux sons brefs qui sont au besoin répétés.
- § 3. Si des bâtiments naviguant dans des directions opposées s'approchent d'un lieu d'accostage de telle manière que leur passage simultané peut présenter un danger, le bateau remontant doit attendre que le bateau descendant ait franchi le rétrécissement, le pont ou le lieu d'accostage. Cette règle n'est pas applicable si un des bâtiments a un tirant d'eau de 5 m et plus et porte les feux et signaux indiqués à [l'article 22](#).
- § 4. Il est interdit aux bâtiments d'un tirant d'eau de 5 m et plus de se croiser dans les parties du canal désignées ci-après:
- depuis l'extrémité aval de l'avant-port jusqu'au port de Vilvorde;
 - dans les agglomérations de Humbeek, Kapelle-op-den-Bos, Tisselt et Willebroek;
 - depuis l'écluse n° 1 à Kapelle-op-den-Bos jusqu'à l'extrémité des murs de quai construits à l'aval de cette écluse;
 - depuis l'écluse n° 2 à Willebroek jusqu'à 500 m en aval du pont du chemin de fer à Willebroek.
- Avant de s'engager dans ces parties de canal, le capitaine d'un bâtiment remontant, qui porte les signaux prévus à [l'article 22](#), devra s'assurer qu'aucun autre bâtiment portant les mêmes signaux, n'est engagé dans ces parties de canal.

Article 35:

- § 1. Sans préjudice des prescriptions suivantes, un bâtiment qui en dépasse un autre doit s'écarter de la route de ce dernier, s'il y a risque de collision.
- § 2. Tout bâtiment, qui à raison de la vitesse à laquelle il marche régulièrement, en rejoint un autre, a le droit de devancer celui-ci, compte tenu des dispositions suivantes du présent article. Le trématage est cependant interdit aux bâtiments visés à [l'article 22](#).
- § 3. Il est interdit de continuer à naviguer à hauteur d'un autre bâtiment ou d'augmenter sa vitesse uniquement pour dépasser un autre bâtiment ou pour empêcher celui-ci de le dépasser.
- § 4. Il est interdit de dépasser un bâtiment faisant route à moins de 500 m d'une écluse, d'un pont ou d'un ouvrage d'art à simple passe.
- § 5. Les bâtiments faisant route dans une même direction ne peuvent trémater dans les coudes ou dans des passes étroites qui ne permettent pas le croisement.
- § 6. Tout bâtiment qui en rattrape un autre et veut le dépasser doit faire connaître son intention par un son continu émis à une distance de 200 m au moins de ce dernier. Au besoin, ce signal doit être répété. Le bâtiment ainsi averti doit ralentir sa marche et exécuter, suivant le cas, l'une des manœuvres prescrites ci-après dès que le bâtiment qui se prépare à trémater s'est approché à une longueur double de la sienne.
- § 7. Lorsque des bâtiments en rejoignent d'autres se déplaçant dans le même sens et ont le droit de dépasser, les premiers doivent serrer la rive qu'ils ont à droite (tribord) et les seconds celle qu'ils ont à gauche (bâbord).
- § 8. Lorsque les circonstances obligent un bâtiment à déroger aux prescriptions du paragraphe précédent, le bâtiment qui veut trémater ne doit pas émettre le signal décrit au sixième paragraphe, mais faire connaître son intention de dépasser à contre-bord par deux sons continus.
- § 9. Lorsqu'un bâtiment motorisé est rattrapé et est en mesure de livrer passage à celui qui veut de dépasser, il doit émettre deux sons brefs s'il vient à cet effet sur bâbord et un son bref si, à la suite de circonstances spéciales, il est obligé de venir sur tribord.
- § 10. Lorsque le bâtiment qui est rattrapé veut faire connaître que, de l'avis du capitaine, il n'est pas possible de trémater, il doit faire entendre sept sons brefs.

Article 36:

Lorsqu'un bâtiment veut virer, il doit faire connaître son intention aux bâtiments se trouvant à proximité par un son continu suivi d'un ou de deux sons brefs, selon qu'il désire éviter sur tribord ou bâbord. Tout bâtiment proche doit éventuellement lui faire place pour effectuer sa manœuvre.

Article 37:

- § 1. Tout bâtiment dont le capitaine a, par infraction au présent règlement, entravé ou retardé la marche d'un ou de plusieurs autres bâtiments, est retenu à la première écluse ou au premier pont jusqu'après le passage des bâtiments entravés ou retardés.
- § 2. Le capitaine du port et ses adjoints, les personnes compétentes, ainsi que les agents de l'État chargés de l'exécution des lois et règlements concernant la douane, peuvent faire arrêter les bâtiments faisant route et monter à bord pour vérifier si les prescriptions légales et réglementaires sont observées. Les capitaines sont tenus de se conformer à leurs réquisitions.

Section III - Passage aux ouvrages d'art

Article 38:

- § 1. En approchant des ponts mobiles, les bâtiments doivent ralentir et se conformer à la signalisation. Ils doivent éventuellement demander le passage par les signaux sonores suivants:
- 3 sons prolongés: pour le passage aux ponts-tournants et aux ponts-levants dont le tablier ne doit être levé qu'à 7,20 m;
 - 3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs: si les tabliers doivent être levés à plus de 7,20 m au-dessus du plan d'eau.
- La répétition de ces signaux est interdite dans les agglomérations. Si en procédant de cette façon, la manœuvre du pont peut être évitée ou réduite au minimum, les bâtiments à mâture amovible sont tenus d'abaisser leurs mâts.
- § 2. L'arrêt est obligatoire à la distance de 100 m ou devant les poteaux d'arrêt ou signes des ponts mobiles, si le pontier n'a pas donné l'autorisation de franchir ces ouvrages. Dans ce cas, les capitaines doivent amarrer leurs bâtiments de façon à ne pas gêner la marche d'autres bâtiments. En outre, ils doivent se conformer aux indications des pontiers et ne reprendre leur marche qu'avec l'autorisation de ceux-ci.
- § 3. Si le passage est permis, les capitaines doivent approcher du pont à vitesse réduite et passer l'ouvrage avec prudence. Il leur est interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes et tout autre engin les parties des ouvrages d'art qui ne sont pas établies en vue de faciliter les manœuvres.
- § 4. Le passage des ponts et le passage sous ceux-ci sont réglés par les signaux suivants:
- a. Aux ponts mobiles ou aux parties mobiles des ponts:
 1. un feu rouge de part et d'autre de l'ouverture signifie que le passage de l'ouvrage ou sous celui-ci est interdit;
 2. deux feux rouges placés l'un au-dessus de l'autre de part et d'autre de l'ouverture signifient que le passage de l'ouvrage ou sous celui-ci est interdit;
 3. un feu rouge et un feu vert placés l'un sous l'autre de part et d'autre de l'ouverture, signifient que le passage n'est pas autorisé mais le sera incessamment;
 4. un feu vert placé de part et d'autre de l'ouverture signifie que le passage est autorisé;
 5. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et un feu vert placé de part et d'autre de l'ouverture signifient que le passage est autorisé mais qu'il faut tenir compte des limitations désignées (de la hauteur autorisée);
 6. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et un feu rouge de part et d'autre de l'ouverture signifient: passage interdit, passage sous l'ouvrage autorisé mais en tenant compte des limitations imposées (de la hauteur autorisée);

7. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et deux feux rouges l'un au-dessus de l'autre de part et d'autre de l'ouverture signifie: passage interdit, le pont n'est pas desservi, le passage sous le pont est autorisé mais en tenant compte des restrictions imposées (de la hauteur autorisée).

b. Aux ponts fixes ou aux parties fixes des ponts:

1. Un feu jaune au-dessus de l'ouverture signifie: le passage sous l'ouvrage est autorisé, dans les deux sens;

2. deux feux jaunes placés l'un à côté de l'autre au-dessus de l'ouverture signifient: passage sous l'ouvrage autorisé - le passage de l'ouvrage de la direction opposée est interdit;

3. un feu rouge au-dessus de l'ouvrage signifie que le passage de l'ouvrage est interdit.

§ 5. Si la configuration des lieux empêche d'apercevoir de loin les signaux d'un ouvrage d'art, une pré-signalisation répétant les signaux donnés sur un des côtés de l'ouverture de l'ouvrage d'art, peut être établie sur une des rives. Un petit panneau placé sous le signal indique le genre d'ouvrage d'art et un petit panneau au-dessus du signal la distance, en mètres, qui le sépare des signaux réglant le passage de l'ouvrage d'art.

Article 39:

§ 1. En approchant des écluses, les capitaines doivent ralentir la marche de leurs bâtiments et se conformer aux indications des signaux ou aux ordres qui leur sont donnés par l'éclusier.

§ 2.

a. L'entrée des écluses de Willebroek et Kapelle-op-den-Bos est réglée au moyen d'un sémaphore établi aux têtes d'écluse entre la grande et la petite écluse.

- De jour, le bras supérieur du sémaphore, en position horizontale, et, de nuit, le feu rouge supérieur signifient: «défense d'entrer dans la grande écluse».
- De jour, le bras supérieur du sémaphore en position oblique à 45° dans le sens de la grande écluse, et, de nuit, le feu vert supérieur signifient: «les bâtiments peuvent entrer dans la grande écluse, en suivant les directives de l'éclusier».
- De jour, le bras inférieur du sémaphore en position horizontale, et, de nuit, le feu rouge inférieur signifient: «défense d'entrer dans la petite écluse».
- De jour, le bras inférieur du sémaphore en position oblique à 45° en direction de la petite écluse, et, de nuit, le feu vert inférieur signifient: «les bâtiments peuvent entrer dans la petite écluse en suivant les directives de l'éclusier».

b. L'entrée et le placement dans le goulot d'accès de Wintam sont réglés par des feux verts et rouges. La signification des signaux qui sont donnés par ces feux est indiquée à [l'annexe 1](#) du présent règlement. Le goulot d'accès de Wintam est balisé de surcroît, à l'intention des bâtiments entrants, par un feu vert qui est placé par rapport à ces bâtiments à la droite, et par un feu rouge placé à la gauche du goulot, par rapport à ces bâtiments.

c. L'entrée et le placement dans le chenal d'accès et dans l'écluse de Zemst sont réglés par des feux verts et rouges, de forme triangulaire pour les bâtiments de mer et ronde pour les bâtiments d'intérieur. La signification des signaux qui sont donnés par ces feux est indiquée à [l'annexe 3](#) du présent règlement.

§ 3. Si le passage n'est pas libre, les capitaines doivent amarrer leurs bâtiments de façon à ne pas gêner la navigation. Les capitaines sont tenus de demander le passage aux écluses par inscription au registre de tour de rôle et d'indiquer leur ordre d'arrivée aux poteaux d'arrêt. Ils doivent se conformer aux ordres donnés par l'éclusier. Tout capitaine qui n'obtempère pas à l'appel d'éclusage perd son tour et doit se faire réinscrire au rôle.

§ 4. Si le passage est libre, le capitaine aborde l'ouvrage à allure lente et place son bâtiment dans l'écluse en se conformant aux ordres de l'éclusier. Dans le sas de l'écluse, les bâtiments doivent être solidement amarrés à leurs deux extrémités.

§ 5. Dès qu'un bâtiment est en place dans le sas de l'écluse, il lui est interdit de laisser tourner ses hélices. Il est interdit d'utiliser des défenses amovibles qui ne sont pas flottantes. Il est

également interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes ou tout autre engin les parties des ouvrages qui ne sont pas établies en vue de faciliter les manœuvres.

§ 6. Aucun bâtiment ne peut rester dans les écluses que pendant le temps strictement nécessaire à l'éclusage.

Article 40:

Les personnes compétentes ont seules le droit de manœuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.

Article 41:

§ 1. Sous réserve des dispositions qui suivent, le passage aux écluses et aux ponts mobiles a lieu suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux d'arrêt établis de part et d'autre de ces ouvrages.

§ 2. Sans préjudice des dispositions des §§ 4 et 5, les bâtiments suivants jouissent d'une priorité de passage dans l'ordre indiqué ci-après:

- a. les bâtiments chargés de substances et mélanges explosibles ou susceptibles de déflagrer;
- b. les bâtiments appartenant à l'armée et ceux qui aident celle-ci dans ses opérations ou transports;
- c. les bâtiments de l'État ou de la Société arborant le pavillon national;
- d. les bâtiments ayant subi une avarie et dont le séjour présente un danger pour la sécurité de la navigation;
- e. les bâtiments de mer affectés à un service régulier;
- f. les autres bâtiments de mer;
- g. les bâtiments transportant du matériel de sauvetage ou de réparation, qui se rendent sur les lieux d'un accident. Ces bâtiments jouissent d'une priorité absolue en cas d'urgence.

§ 3. Les bâtiments indiqués au § 2, a) sont éclusés isolément. Leur mise à couple avec d'autres bâtiments est interdite.

§ 4. Dans des circonstances exceptionnelles, entre autres pour assurer l'approvisionnement du pays, l'ordre des éclusages peut être fixé par le capitaine du port.

§ 5. Les éclusiers ont le droit d'écluser un bâtiment avant son tour, lorsque, tenant compte des bâtiments déjà admis à l'éclusage et de ceux qui restent en attente, ils peuvent ainsi assurer un sassement complet. Les embarcations de plaisance motorisées jaugeant moins de 3 tonnes sont choisies en premier lieu pour compléter les sassements. Toutefois, cette faveur ne peut être accordée plus de deux fois par jour, à une même écluse, à une même embarcation de plaisance motorisée.

CHAPITRE III. Transport d'explosifs et d'autres matières dangereuses

Article 42:

Les bâtiments transportant des substances et mélanges explosibles ou susceptibles de déflagrer ne peuvent ni séjourner, ni s'arrêter dans les agglomérations. Ils ne peuvent accoster qu'aux endroits désignés par le capitaine du port.

CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée

Article 43:

Le passage des bateaux de l'armée est réglé par l'arrêté royal du 28 décembre 1877, et celui des bateaux du Service national de Transport par les voies navigables intérieures par l'arrêté royal du 26 août 1939.

CHAPITRE V. Stationnement, chargements, déchargements, déhalages et mesures de sécurité

Article 44:

- § 1. Le stationnement des bâtiments, le chargement et le déchargement de marchandises, l'embarquement ou le débarquement de passagers ne sont autorisés qu'aux endroits désignés ou agréés par la Société.
- § 2. Les bâtiments ne peuvent stationner qu'aux endroits où ils n'entravent pas la navigation.
- § 3. Le stationnement est également interdit à moins de 200 m des bâtiments chargés de matières explosives.

Article 45:

- § 1. Les bâtiments en stationnement doivent être convenablement amarrés à leurs deux extrémités.
- § 2. L'amarrage ne peut se faire qu'aux bollards, bornes, ducs l'Albe ou organeaux prévus à cet usage.
- § 3. Les bâtiments en stationnement ne peuvent faire tourner leurs hélices.

Article 46:

- § 1. Au passage des autres bâtiments, l'équipage des bâtiments en stationnement doit surveiller les amarres et les planches de débarquement et prendre toutes mesures pour pallier le déplacement de leur bâtiment sous l'action de la succion et des remous provoqués par les bâtiments qui passent.
- § 2. Lorsqu'un bâtiment est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage d'autres bâtiments, le capitaine du port et, au besoin toute personne compétente peut prescrire aux capitaines les mesures qu'il juge nécessaires, même si celles-ci ne sont pas prévues au présent règlement.

Article 47:

- § 1. Si les bâtiments sont amarrés sur plusieurs rangs, les plus voisins de la rive doivent servir de passage pour les communications entre le quai et les bâtiments qui en sont plus éloignés. Le passage doit être assuré dans de bonnes conditions de sécurité.
- § 2. Cependant, aucun chargement ou déchargement ne peut s'effectuer de cette manière, sauf l'exception prévue à [l'article 59](#).
- § 3. Tout stationnement sur plusieurs rangs ainsi que le stationnement des bâtiments vides qui n'attendent pas un chargement immédiat sont interdits le long des deux rives, entre le pont-levant de Buda et un point situé au km 8,430 en descente.

Article 48:

- § 1. Le capitaine du port peut exiger le déhalage des bâtiments pour des raisons de service, de police, de sécurité ou pour l'exploitation des quais et rives. Il délivre les documents requis pour l'application de [l'article 74](#), § 3, c ci-après.
- § 2. Les capitaines sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les personnes compétentes pour tout ce qui concerne l'accostage et le déhalage des bâtiments à quai, l'ancrage et l'amarrage des bâtiments en stationnement. Ils ne peuvent laisser traîner les amarres, ni les lancer à l'eau.

Article 49:

Tout bâtiment en stationnement doit être gardé de jour et de nuit.

Article 50:

- § 1. Le capitaine donne immédiatement l'alarme si un incendie se déclare à bord. Il éloigne son bâtiment des estacades, des ouvrages d'art et des autres bâtiments;

§ 2. Les équipages des bâtiments qui se trouvent à proximité du bâtiment sinistré sont tenus de lui prêter aide et assistance, tant pour exécuter la manœuvre de déplacement que pour combattre l'incendie.

Article 51:

- § 1. S'il est nécessaire d'effectuer une baisse partielle ou totale des eaux, les bâtiments doivent se placer aux endroits où ils ne peuvent entraver le libre cours des eaux ni occasionner aucune dégradation. Ils doivent être solidement amarrés par les soins et sous la responsabilité des capitaines. En cas de besoin, ils se déplaceront aux endroits qui leur sont indiqués par les personnes compétentes.
- § 2. Cette clause s'applique également aux barquettes et embarcations de plaisance que les personnes compétentes sont, du reste, en droit de faire garer sur la terre ferme.
- § 3. En temps de gel, les capitaines ont l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de leur bâtiment.
- § 4. Au cas où les glaces nécessitent l'usage de brise-glaces ou d'autres moyens de lutte contre les effets de la gelée et en période de débâcle, les capitaines sont tenus de protéger leurs bâtiments contre le heurt des glaçons.

Article 52:

Il appartient au capitaine de prendre toutes les précautions pour que son bâtiment ne subisse aucune avarie, n'occasionne aucun dommage aux bâtiments de tiers ou, en général, pour qu'il ne cause aucun dommage à des tiers, même si certaines de ces précautions ne sont pas expressément prévues aux règlements et lois.

CHAPITRE VI. Obligations des capitaines dont le bâtiment a provoqué ou subi des avaries, ou est coulé bas

Article 53:

Immédiatement après un accident, une dégradation de la voie navigable ou de ses dépendances, une avarie aux ouvrages d'art, au matériel d'exploitation ou aux bâtiments de la Société, ou à la suite d'un fait pouvant occasionner dommages ou dégâts aux usagers de la voie d'eau, le capitaine du bâtiment qui a occasionné les dégâts doit avertir les personnes compétentes les plus proches.

Article 54:

- § 1. Lorsqu'un bâtiment est coulé ou menace de couler bas ou en cas d'avarie à un ouvrage d'art, et, en général, chaque fois que cela est nécessaire pour assurer la navigation, la sécurité des ouvrages d'art et de la voie navigable, l'ingénieur en chef-directeur, le capitaine du port, et, en cas d'urgence, toute personne compétente peut prescrire aux capitaines les mesures de sauvegarde qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.
- § 2. Les capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres. Si les ordres ne sont pas exécutés ou le sont imparfaitement ou si les capitaines sont absents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais, sans préjudice du recours pour la répétition de ces frais.

Article 55:

- § 1. Tout bâtiment coulé bas doit être signalé conformément aux prescriptions de [l'article 27](#).
- § 2. Le capitaine est tenu de remettre le bâtiment à flot aussi rapidement que possible, le cas échéant, dans le délai fixé par la Société. A l'expiration de ce délai, les mesures nécessaires peuvent être prises d'office conformément à [l'article 54](#), § 2,

Article 56:

Si le capitaine et le propriétaire du bâtiment coulé bas sont inconnus, la Société prend d'office les mesures qui s'imposent. Il en est de même pour tout objet abandonné dans le lit du canal qui serait de nature à gêner la navigation.

CHAPITRE VII. Bâtiments assurant un service régulier ou le transport de voyageurs.

Article 57:

Est considéré comme service régulier, tout service effectué par un bâtiment de mer reliant, au moins une fois par mois à des jours déterminés d'avance, Bruxelles ou une localité située sur le canal maritime de Bruxelles au Rupel à un ou des ports étrangers ou belges et qui est agréé comme tel par la Société.

Article 58:

Aucun service de transport de voyageurs ne peut être organisé sans autorisation préalable de la Société.

Article 59:

- § 1. Sauf dans les cas et aux endroits munis d'escaliers, l'embarquement et le débarquement des voyageurs doivent être assurés au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté.
- § 2. Si un bâtiment transportant des voyageurs ne peut accoster directement un débarcadère près duquel se trouve déjà un bâtiment en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs, des bagages et des approvisionnements. Le passage d'un bâtiment à l'autre s'opère au moyen d'une passerelle.

Article 60:

Tout bâtiment transportant un ou des voyageurs est tenu de s'annoncer au capitaine du port, ceci sans préjudice des prescriptions de [l'article 58](#).

CHAPITRE VIII. Remorquage et poussage

Article 61:

- § 1. Le remorquage des bâtiments sur le canal maritime et dans les bassins est réservé à la Société. Il est effectué aux conditions arrêtées par la Société. Ces conditions sont affichées aux bureaux de la capitainerie et aux bureaux de recette et sont reproduites au contrat de remorquage.
- § 2. Les bâtiments motorisés ne peuvent prendre aucun autre bâtiment en remorque à moins d'une autorisation spéciale du capitaine du port, ou en cas d'assistance. Cette autorisation est subordonnée au paiement des droits de remorquage.
- § 3. Sauf en cas d'assistance, il est interdit aux bâtiments motorisés de prendre en remorque plus d'un bâtiment.

Article 62:

- § 1. Tout convoi remorqué, toute unité de poussage, doivent être placés sous l'autorité d'un capitaine.
- § 2. Le capitaine du bâtiment servant en ordre principal à assurer la propulsion est le capitaine de tout le convoi remorqué ou de l'unité de poussage. Si plus d'un bâtiment sert, en ordre principal, à assurer la propulsion, le capitaine du convoi remorqué ou de l'unité de poussage doit être désigné avant que ne commence le déplacement.

- § 3. Les bâtiments d'une unité de poussage, à l'exception du pousseur, ne doivent pas avoir de capitaine, mais sont placés sous l'autorité du capitaine du pousseur.
- § 4. Le capitaine d'un bâtiment doit être à bord durant le déplacement du bâtiment. Le capitaine d'un engin flottant doit également être à bord lorsque cet engin est en activité.
- § 5. Le capitaine est responsable de l'observation des prescriptions du présent règlement. Les capitaines des convois remorqués ou des unités de poussage sont responsables de l'observation des prescriptions de ce règlement, pour autant qu'elles s'appliquent au remorquage ou au poussage.

Les capitaines des bâtiments faisant partie d'un convoi remorqué doivent se conformer aux ordres du capitaine de ce convoi. Ils doivent cependant prendre d'initiative toutes mesures pour que leurs bâtiments naviguent correctement, même si les ordres voulus ne leur sont pas donnés à cet effet.

TITRE III. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments, droits

CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments

Article 63:

L'inscription, le jaugeage et le déchirage des bâtiments sont soumis aux prescriptions reprises en la matière au Règlement général des voies navigables du Royaume.

CHAPITRE II. Droits

Section I: Droits de navigation – Permis de navigation.

Article 64:

- § 1. Le droit de navigation pour les bâtiments d'intérieur chargés est fixé à 0,00025 EUR par tonne de 1000 kg et par kilomètre de parcours. Les fractions de tonnes n'excédant pas 500 kg sont négligées dans le calcul de ces droits et celles qui sont supérieures à 500 kg sont arrondies à l'unité supérieure. Le droit minimum est fixé à 4,00 EUR, quel que soit le genre de bâtiment.
- § 2. Les droits sont dus à raison des distances réellement parcourues, augmentées de un kilomètre par écluse franchie. Pour déterminer ces distances, la Société établit des repères et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine du canal. Elle modifie ces données en cas de nécessité.

Lorsque le lieu de départ ou d'arrivée effectif ne coïncide pas avec un repère, c'est le plus proche qui sert de référence. Dans la distance ainsi obtenue toute fraction supérieure à 500 m est comptée pour un kilomètre, toute fraction n'excédant pas 500 m est négligée, sauf s'il s'agit d'un parcours de 500 m ou moins, auquel cas ce parcours est taxé pour un kilomètre.

Article 65:

- § 1. Le capitaine d'un bâtiment d'intérieur naviguant à vide doit se munir d'un permis de navigation, qui lui est délivré par les receveurs des droits de navigation moyennant paiement d'un droit fixé selon le port en lourd du bâtiment, sans qu'il soit tenu compte de la distance parcourue. Ce droit est fixé comme suit:

- 2,50 EUR si le port en lourd ne dépasse pas 450 t;
- 3,50 EUR si le port en lourd dépasse 450 t sans dépasser 700 t;
- 5,00 EUR si le port en lourd dépasse 700 t.

§ 2. Ce permis de navigation est valable pour le voyage aller. Un second permis de navigation est requis si le retour s'effectue également à vide.

§ 3. Sont considérés comme bâtiments vides:

- a. les bâtiments dont l'enfoncement ne dépasse pas la valeur des 2 premiers centimètres d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide;
- b. ⁴
- c. les bâtiments motorisés qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison ne dépasse pas de plus de 5 cm le plan de flottaison à vide avec ballast tel qu'il est défini à l'article 68-11 du Règlement Général des Voies navigables du Royaume;
- d. les bâtiments qui ne sont destinés ni au transport de marchandises, ni à celui de personnes;
- e. ⁵

Article 66:

§ 1. Les bâtiments destinés au transport de voyageurs sont assujettis au paiement d'un droit qui est dû séparément pour un voyage aller ou retour. Ce droit est fixé comme suit:

- 5,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter au maximum 50 passagers;
- 10,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter plus de 50 et jusqu'à 100 passagers;
- 15,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter plus de 100 passagers

§ 2. Les bâtiments d'intérieur destinés à transporter à la fois des marchandises et des passagers sont, selon les circonstances, soumis au paiement des droits prévus au § 1 du présent article et à [l'article 65](#), ou au paiement de ceux prévus au paragraphe 1 de cet article, et de ceux prévues à [l'article 64](#).

§ 3. Les bâtiments de mer destinés au transport de marchandises et, à la fois, de voyageurs sont soumis au paiement des droits prévus au paragraphe 1 du présent article et à [l'article 67](#).

Section II - Droits d'entrée dans le canal (Navigation maritime)

Article 67:

§ 1. Les bâtiments de mer sont assujettis au paiement d'un droit d'entrée dans le canal, fixé à 0,2888 EUR par tonne-Moorsom du tonnage net (mesurage belge) pour un voyage aller-retour.

§ 2. Les bâtiments assurant un service régulier au sens de [l'article 57](#), sont assujettis au paiement du droit d'entrée suivant:

- 0,1996 EUR par tonne-Moorsom du tonnage net (mesurage belge), pour chacun des 10 premiers voyages effectués durant l'année civile;
- 0,1574 EUR F par tonne-Moorsom, pour chacun des 15 voyages suivants effectués durant l'année civile;
- 0,1339 EUR par tonne-Moorsom, pour les autres voyages effectués durant l'année civile.

Section III - Droits d'accostage

Article 68:

§ 1. Pour l'accostage de bâtiments en vue du chargement ou du déchargement, le capitaine est tenu de payer les droits d'accostage fixés par la Société régionale du Port de Bruxelles. Les montants de ces droits peuvent être révisés chaque année; toute modification du montant des droits sera affichée dans les locaux de la Société régionale du Port de Bruxelles.⁶

⁴ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

⁵ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

⁶ Arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 17 décembre 1998

§ 2. Le droit d'accostage donne droit à un séjour sur quai ou berge de trois jours pour les marchandises destinées à être chargées dans un bâtiment ou déchargées d'un bâtiment. Le délai de trois jours court:

- a) pour les marchandises déchargées: à partir du lendemain du déchargement du bâtiment;
- b) pour les marchandises à charger: à partir du lendemain du placement des marchandises sur quai.

Section IV - Droits de séjour

Taxes de passage aux écluses en dehors des heures normales d'ouverture

Article 69:

§ 1. Lorsqu'un bâtiment séjourne plus d'un mois dans les eaux du canal, il est assujéti au paiement d'un droit de séjour dont les taux sont fixés comme suit:

- a. pour les bâtiments destinés au transport de marchandises: 0,0372 EUR par mois et par tonne métrique, à calculer d'après la capacité totale;
- b. pour les bâtiments qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, et pour les engins flottants qui ne sont pas des bâtiments de navigation: 0,0406 EUR par mois et par mètre carré, à calculer sur le produit des largeur et longueur maxima;
- c. tout nouveau mois commencé est compté pour un mois entier.

§ 2. La taxe pour le passage aux écluses en dehors des heures dont question à [l'article 13](#), est fixée comme suit:

- a. pour les bâtiments d'intérieur:
 - jusqu'à 420 tonnes 10,61 EUR
 - de 421 à 700 tonnes 13,21 EUR
 - de 701 à 1000 tonnes 17,10 EUR
 - plus de 1000 tonnes 21,15 EUR
- b. pour les bâtiments de mer:
 - de 200 tonnes Moorsom et moins 13,93 EUR
 - de plus de 200 tonnes Moorsom jusqu'à 50 tonnes Moorsom 18,02 EUR
 - plus de 350 tonnes Moorsom 22,31 EUR

Section V - Droits de dépôt sur berges et sur quais

Article 70:

Les marchandises débarquées ou celles destinées à l'embarquement qui sont déposées sur berges ou quais, au-delà des délais prévus à [l'article 68](#), § 2, sont soumises à un droit de dépôt progressif calculé par mètre carré occupé et par jour, dont les taux sont fixés comme suit:

- 0,20 BEF par m² et par jour à partir du quatrième et jusqu'au dixième jour;
- 0,40 BEF par m² et par jour à partir du onzième et jusqu'au vingtième jour;
- 0,60 BEF par m² et par jour à partir du vingt et unième jour.

Section VI - Tarifs du remorquage.

Article 71:

§ 1. Le tarif du remorquage est arrêté par la Société et est affiché à l'entrée des bureaux de perception, de la capitainerie et des bureaux des éclusiers.

§ 2. Le prix du remorquage est payé dans les mêmes bureaux et aux mêmes conditions que les droits de navigation.

Section VII - Paiement des droits

Article 72:

- § 1. Sous réserve des exceptions accordées par la Société, les droits de navigation et autres prévus doivent être acquittés au premier bureau de perception se trouvant sur la route des bâtiments. Ces droits doivent, en tout cas, être acquittés avant que les bâtiments ne quittent les eaux du canal.
- § 2. Les bureaux de perception se trouvent aux écluses de Wintam et de Klein-Willebroek, à l'écluse 38 du canal de Charleroi, ainsi qu'au port, à l'avant-port et au siège social de la Société.
- § 3. En vue du paiement des droits dus, les capitaines doivent se présenter au bureau de perception munis du certificat de jaugeage de leur bâtiment, ainsi que du connaissance de la cargaison indiquant les lieux d'origine et de destination de la marchandise.
- En cas de transport de marchandises de nature différente ou si des chargements ou des déchargements sont prévus en cours de route, les capitaines doivent produire le connaissance de chacun des lots de marchandises. Le capitaine d'une unité de poussage doit satisfaire à cette obligation pour chaque bâtiment de l'unité.

Article 73:

- § 1. Si, en cours de voyage, le capitaine prend un supplément de charge ou si le destinataire de la marchandise lui assigne, par écrit, une nouvelle destination, il en fera la déclaration et produira toutes pièces probantes au premier bureau de perception ou à la première écluse qu'il franchit. L'agent de service vérifiera ces pièces et modifiera en conséquence la déclaration du capitaine.
- § 2. Si le contrôle fait apparaître que des droits payés sont insuffisants, les droits complémentaires seront perçus au premier bureau de perception rencontré ou, si le bâtiment ne se rend pas jusqu'à proximité d'un bureau de perception, par l'éclusier.
- § 3. Si le contrôle fait apparaître que des droits ont été perçus et que la différence dépasse 10 F, le capitaine ou le propriétaire intéressé peut demander de remboursement du trop perçu au premier bureau de perception.

Article 74:

- § 1. Si le capitaine ne peut produire le certificat de jaugeage ou s'il n'en possède pas, les droits sont calculés forfaitairement sur la base du produit de la plus grande longueur de la coque par sa plus grande largeur et l'enfoncement moyen du bâtiment diminué de 25 cm. Le capitaine est tenu de faire jauger son bâtiment immédiatement après déchargement et avant de prendre une nouvelle charge, faute de quoi le passage ultérieur aux écluses et aux ponts lui sera refusé. S'il résulte du jaugeage que le montant des droits, établi selon le tonnage forfaitaire dont question ci-dessus, est supérieur au total des droits établis d'après le certificat de jaugeage, la différence est restituée au capitaine ou au propriétaire.
- § 2. Pour les unités de poussage, les droits sont établis séparément pour le pousseur et pour les barges poussées.
- § 3. Sont exempts des droits de navigation, de permis de circulation à vide, de droits d'entrée et de droits d'accostage:
- les bâtiments appartenant à l'armée ainsi que les bâtiments de l'État battant le pavillon national;
 - les bâtiments destinés à prendre à leur bord tout ou partie de la cargaison d'un ou plusieurs autres bâtiments à la suite d'une réduction du tirant d'eau réglementaire ou pour toute autre cause accidentelle, telle qu'avaries etc. L'exemption de la perception ne prend cependant cours qu'à partir du lieu du chargement et jusqu'au lieu primitivement fixé du déchargement;
 - les bâtiments qui, en application de [l'article 48](#) du présent règlement, se déplacent et reviennent ensuite à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité le déplacement a cessé d'exister.

Pour jouir de cette exemption, les capitaines des bâtiments désignés au b) et au c) doivent être en possession d'une déclaration signée par le capitaine du Port.

TITRE IV. Conservation et exploitation de la voie navigable, du port et de leurs dépendances

CHAPITRE I. Conservation

Article 75:

Il est interdit:

- a. de détourner directement ou indirectement l'eau du canal ou des bassins en libre communication avec celui-ci ou d'y installer une prise d'eau sans autorisation préalable de la Société;
- b. de dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit de la voie navigable et ses dépendances;
- c. de jeter, laisser flotter ou couler dans le lit du canal, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, tout objet susceptible de relever le fond, gêner la navigation ou empêcher le libre écoulement des eaux, ou toute matière susceptible d'altérer ou de polluer celles-ci;
- d. d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes téléphoniques ou électriques, aux poteaux de signalisation, aux rails, et, en général, à tout ce qui n'est pas établi pour cet usage;
- e. de pêcher à moins de 100 m des écluses, sur des embarcations, et à tout endroit où la pêche gêne la navigation.

Article 76:

§ 1. Il est interdit de continuer à faire usage d'une prise d'eau lorsque le niveau de l'eau est descendu en dessous de la hauteur réglementaire fixée pour la navigation;

§ 2. Les prises d'eau autorisées et les compteurs doivent être maintenus en bon état d'entretien; les vannes doivent être bien étanches et leur manœuvre doit être assurée conformément aux directives des personnes compétentes en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Aucune indemnisation ne peut être exigée de la Société à la suite des mesures prévues dans le présent article.

Article 77:

Les heures d'ouverture et les heures normales de travail au port et à l'avant-port sont fixées par la Société. Elles sont portées à la connaissance des intéressés par lettres-circulaires et par affichage au siège social de la Société, aux écluses et aux bureaux de perception.

Article 78:

§ 1. Sauf autorisation, il est interdit de pénétrer ou de circuler sur le domaine de la Société, aux endroits où cette interdiction est indiquée par les signaux prévus au Règlement général de la police de la circulation ou encore par des panneaux indiquant cette interdiction.

L'autorisation est accordée par la Société contre paiement d'un droit à fixer par elle. Cette autorisation doit être exhibée à toute réquisition des personnes compétentes.

§ 2. Il est interdit de séjourner ou de circuler sur les berges sauf autorisation écrite de la Société, qui n'est valable que pour un an. Les pêcheurs pêchant de la rive, doivent être munis de cette autorisation conjointement au permis de pêche délivré par l'État. Ces pièces devront être produites à toute réquisition des personnes compétentes.

Article 79:

Il est interdit:

- § 1. de fumer dans l'enceinte du port et de l'avant-port, dans les hangars, magasins et entrepôts de la Société;
- § 2. d'effectuer des plongées au moyen de scaphandres autonomes ou autre, sans l'autorisation du capitaine du port;
- § 3. de se baigner dans le canal et dans les bassins, sauf autorisation spéciale délivrée pour des eaux nettement délimitées, assignées aux club de yachting ou aux bassins de natation;
- § 4. de circuler sur la glace du canal en cas de gel

Article 80:

- § 1. Il est interdit de franchir les ponts mobiles avant leur fermeture et leur calage complets, d'y stationner ou de franchir, sans autorisation des préposés, les barrières qui en interdisent l'accès.
- § 2. Il est interdit de se rendre sur les ouvrages d'art qui ne sont pas destinés au passage public, sauf autorisation délivrée par les agent qui en ont la garde.

Article 81:

Il est interdit d'exécuter n'importe quel ouvrage, de faire des plantations, de creuser ou de déverser dans le lit du canal, sur les berges ou ses accessoires, sauf autorisation écrite délivrée par la Société. Cette autorisation donne lieu au paiement des droits fixés par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

Article 82:

- § 1. Toute occupation des berges, quais et terrains qui sont des dépendances du port, autre que celle prévue aux [articles 68](#) et [70](#) doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la Société et donne lieu au paiement de droits d'occupation fixés par celle-ci moyennant l'approbation du Roi.
- § 2. L'utilisation sur les quais, les berges et en général sur le domaine de la Société d'engins de manutention qui n'appartiennent pas à la Société, n'est permise qu'après obtention préalable d'une autorisation donnant lieu au paiement d'une redevance dont les taux sont fixés par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

CHAPITRE II. Exploitation

Article 83:

- § 1. Le capitaine du port ou son délégué désigne la partie des quais où le chargement et le déchargement doivent s'effectuer et où les marchandises peuvent être déposées.
- § 2. Le dépôt des marchandises est interdit sur les voies ferrées, les chemins de roulement des grues et à moins de 1,50 m de l'extérieur des rails.
- § 3. Le chargement de matières pulvérulentes ne peut s'effectuer qu'aux endroits désignés par la Société.
- § 4. Les bâtiments chargés de combustibles liquides doivent être déchargés dans les 24 heures de leur arrivée.
- § 5. Les benzine, térébenthine, huiles essentielles ou volatiles, les hydrocarbures en général, arrivant par bâtiment et en petite quantité, ne peuvent être déposés sur les quais. Leur enlèvement doit s'effectuer au fur et à mesure du débarquement.
- § 6. Les marchandises déposées sur les quais ne peuvent empiéter sur les tablettes. La hauteur des tas ne peut excéder 3 mètres. Le capitaine peut éventuellement imposer une hauteur plus réduite.

- § 7. Les véhicules destinés au chargement ou au déchargement des marchandises ne peuvent ni interrompre, ni gêner la circulation. Ils ne peuvent jamais stationner sur les voies ferrées, les chemins de roulement des grues et à moins de 1,50 m à l'extérieur des rails.
- § 8. Les arrimeurs doivent enlever les déchets des cargaisons et les déposer aux endroits désignés à cet effet.

Article 84:

La Société arrête, moyennant l'approbation du Roi, les conditions et le tarif d'utilisation des grues qui font partie des services publics assurés par le canal et le port.

Article 85:

- § 1. Les quais sont affectés au chargement et au déchargement des bâtiments ou aux opérations de douane.
- § 2. Le placement sur les quais de petits bureaux, de remises de matériel, etc. est simplement toléré. Ces installations doivent être enlevées ou déplacées à la première réquisition du capitaine du port. Si cette réquisition reste sans suite, ces installations seront enlevées d'office aux frais, risques et périls des intéressés.
- § 3. Le dépôt de matériel d'arrimeur est simplement toléré sur les quais et ce matériel doit être enlevé à la première réquisition du capitaine du pont.

Article 86:

- § 1. Il est interdit aux véhicules de stationner sur les quais et les berges, sauf autorisation spéciale de la Société.
- § 2. Tout véhicule, stationnant sur le domaine de la Société, même aux endroits où le stationnement est autorisé, est assujéti au paiement d'une taxe dont le taux est fixé par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

TITRE V. Dispositions pénales, plaintes et recours.

Article 87:

La police du port est exercée par le capitaine du port et ses adjoints.

Article 88:

Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionné à l'article suivant et toute fraude, sont punies des peines prévues à l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, modifiée par l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1934.

Article 89:

Sont spécialement chargés du contrôle de l'application du présent règlement:

- a. les personnes compétentes désignées à [l'article 2](#), v);
- b. la gendarmerie nationale;
- c. les fonctionnaires chargés de la police locale des localités riveraines du canal maritime.

Article 90:

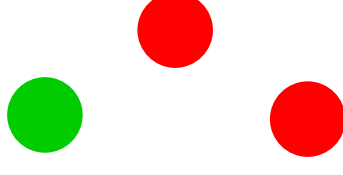
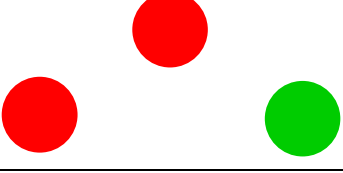
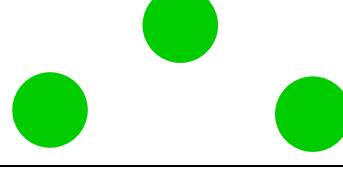
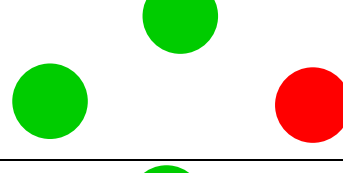
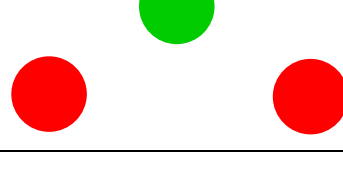
Recours peut être formé auprès du Directeur général de la Société contre les décisions des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et de l'exploitation du canal et, auprès du Conseil d'Administration de la Société, contre les décisions du Directeur Général, et ce sans préjudice de l'exécution immédiate des décisions s'il y a urgence.

Article 91:

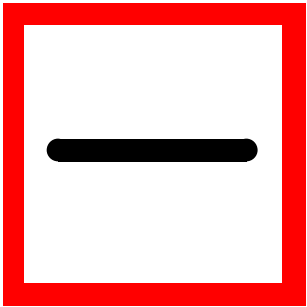

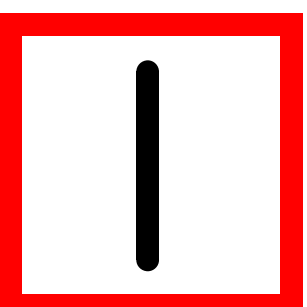
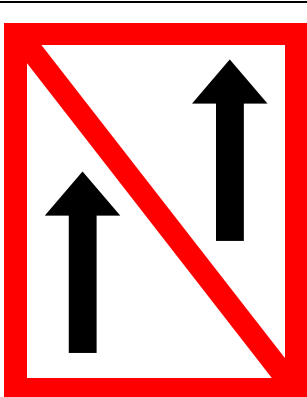
Les éclusiers tiennent à la disposition des capitaines un registre sur lequel ceux-ci ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

ANNEXE 1: Chenal d'accès de l'écluse de Wintam

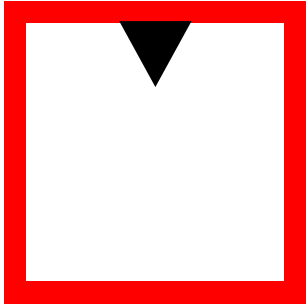
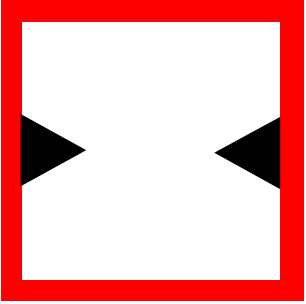
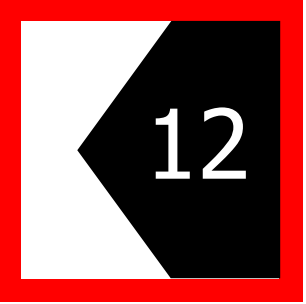
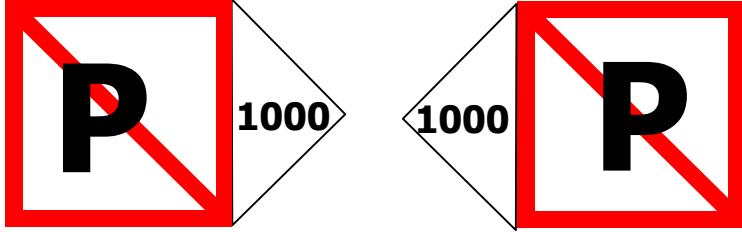
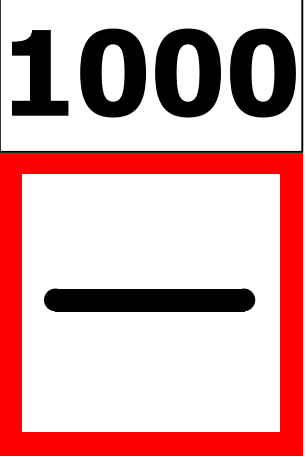
Signification des signaux

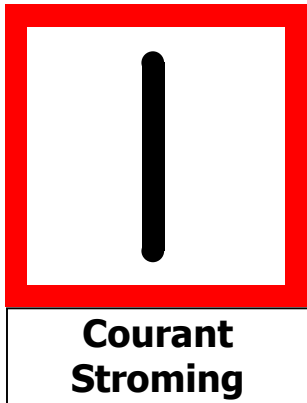
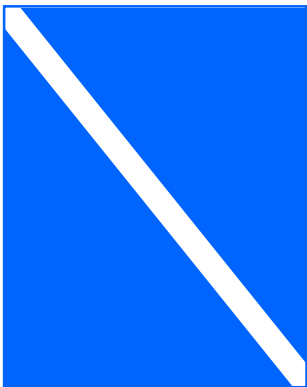
Accès du chenal interdit à tous les bâtiments	
Le bâtiment de mer peut entrer directement dans l'écluse	
Écluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive droite	
Écluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive gauche	
Accès du chenal autorisé pour tous les bâtiments	
Écluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive droite	
Écluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive gauche	
Écluse ouverte. Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer directement dans l'écluse	

ANNEXE 2. Signalisation le long de la voie d'eau

Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le règlement	 A square sign with a red border containing a thick black horizontal bar.
Obligation de réduire la vitesse. Le chiffre indique la vitesse maxima en km/h	 A square sign with a red border containing the number '12' in a large, bold, black font.
Obligation d'observer une vigilance particulière	 A square sign with a red border containing a thick black vertical bar.
Tout dépassement est interdit	 A square sign with a red border containing two black upward-pointing arrows and a thick black diagonal line from the top-left to the bottom-right corner.

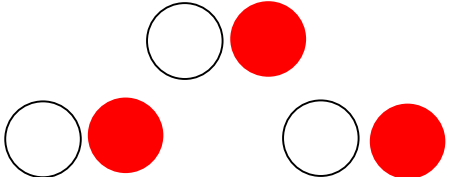
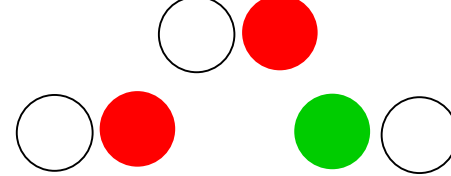
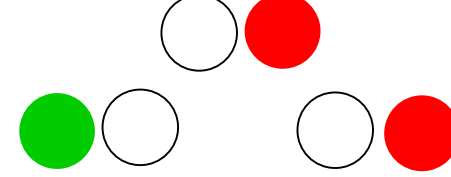
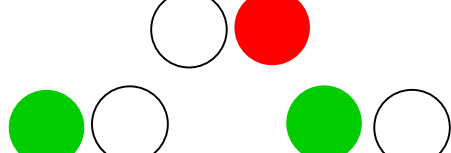
<p>Interdiction de croiser et de dépasser</p>	
<p>Interdiction de stationner du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction de virer</p>	

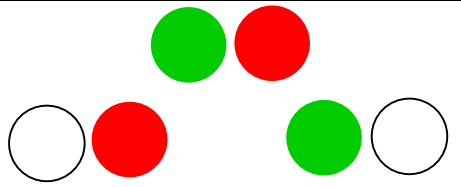
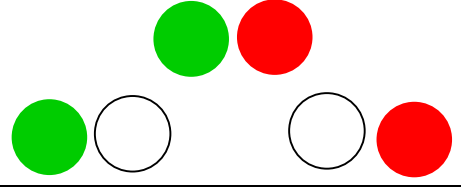
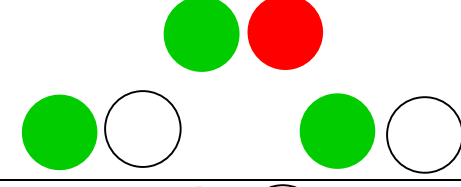
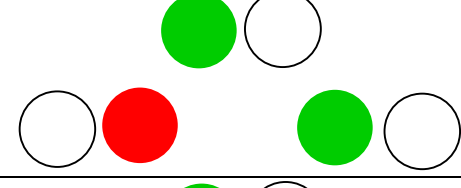
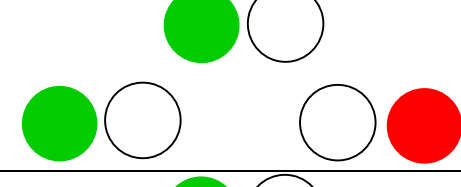
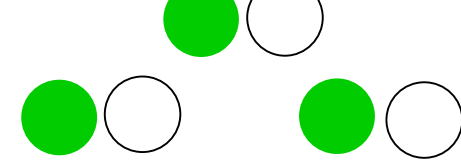
<p>La hauteur libre au-dessus de plan d'eau (théorique) est limitée (à la hauteur exprimée en mètres sur le signal)</p>	
<p>La largeur de la passe navigable est limitée (à la largeur exprimée en mètres sur le signal)</p>	
<p>La passe navigable est éloignée de la rive droite (gauche). Le chiffre porté sur le signal indique en mètres, la distance de la rive à laquelle les bâtiments doivent se tenir</p>	
<p>Petits panneaux triangulaires complémentaires qui indiquent la direction du secteur auquel s'applique le signal</p> <p>Exemple: Interdiction de stationner (sur 1 000 m)</p>	
<p>Petits panneaux complémentaires qui renseignent la distance en mètres au-delà de laquelle les prescriptions indiquées par le signal sont d'application</p> <p>Exemple: Obligation de s'arrêter après 1 000 m dans les conditions prévues par le règlement</p>	

<p>Petits panneaux complémentaires avec explications ou renseignements complémentaires</p> <p>Exemple:</p> <p>Obligation d'observer une vigilance particulière à cause d'un courant dans la voie navigable</p>	
<p>Fin d'une interdiction ou d'une obligation, valable pour un seul sens de la navigation, ou fin d'une restriction</p>	

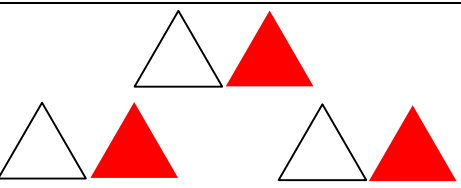
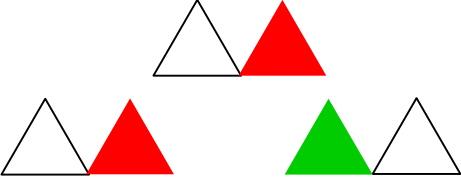
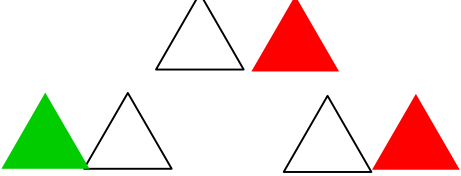
ANNEXE 3. Écluse de Zemst

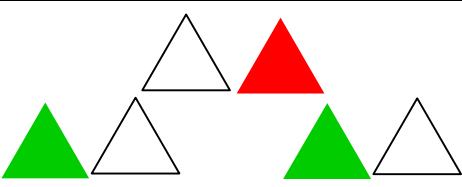
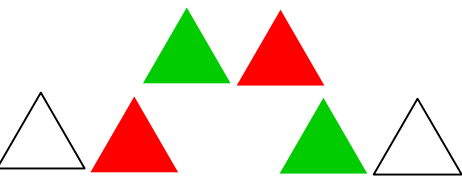
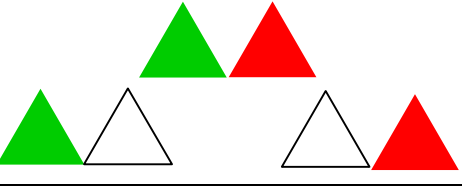
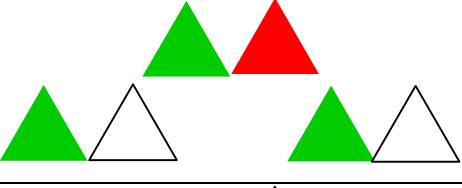
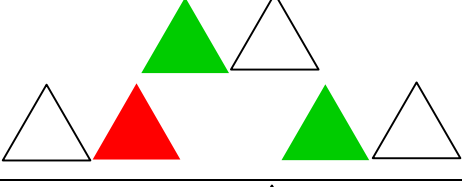
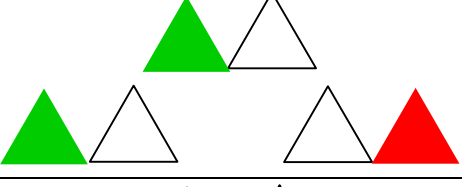
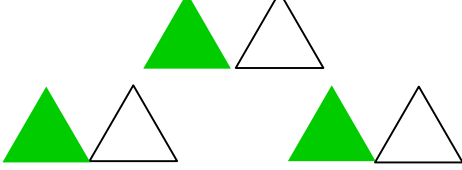
Signaux pour la navigation intérieur

<p>SIGN. 1 Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments d'intérieur</p>	
<p>SIGN. 2 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès</p>	
<p>SIGN. 3 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès</p>	
<p>SIGN. 4 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres</p>	

SIGN. 5 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse	
SIGN. 6 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse	
SIGN. 7 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres	
SIGN. 8 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord	
SIGN. 9 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord	
SIGN. 10 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres	

Signaux pour la navigation maritime

SIGN. 1 Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments de mer	
SIGN. 2 Les bâtiments de mer doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès	
SIGN. 3 Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès	

SIGN. 4 Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres	
SIGN. 5 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse	
SIGN. 6 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse	
SIGN. 7 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres	
SIGN. 8 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord	
SIGN. 9 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord	
SIGN. 10 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres	



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de Navigation du Canal de Gand à Terneuzen

(Arrêté royal du 23 septembre 1992)

CHAPITRE Ier. DISPOSITIONS GENERALES	3
Art. 1er. Champ d'application	3
Art. 2. Définitions	3
Art. 3. Obligations générales	5
CHAPITRE II. REGLES DE NAVIGATION.....	6
SECTION Ier. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité.....	6
Art. 4. Application	6
Art. 5. Veille	6
Art. 6. Vitesse de sécurité	6
Art. 7. Risque d'abordage	8
Art. 8. Manœuvres pour éviter les abordages	8
Art. 9. Conduite sur le canal et ses dépendances	8
Art. 10. Virer	9
SECTION 2. Conduite des bateaux en vue les uns des autres	9
Art. 11. Champ d'application	9
Art. 12. Distance à respecter à l'égard de bateaux transportant des matières dangereuses	9
Art. 13. Rattraper et interdiction de naviguer à même hauteur	10
Art. 14. Routes directement opposées.....	10
Art. 15. Routes qui se croisent.....	10
Art. 16. Mesures du bateau qui doit s'écarter	10
Art. 17. Manœuvres du bateau qui doit tenir le cap	11
Art. 18. Règles de priorité.....	11
SECTION 3. Conduite des bateaux par visibilité réduite	12
Art. 19. Conduite par visibilité réduite	12
CHAPITRE III. FEUX ET MARQUES	13
Art. 20. Application	13
Art. 21. Définitions	13
Art. 22. Visibilité des feux	14
Art. 23. Bateau à propulsion mécanique	14
Art. 24. Remorquage et assistance	15
Art. 25. Bateaux transportant certaines matières dangereuses	15
Art. 26. Feux pour convois poussés	17
Art. 27. Bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, bateaux à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels	17
Art. 28. Navires de grandes dimensions	18
Art. 29. Feux et marques pour les petites embarcations	18
Art. 30. Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation	19
Art. 31. Feux et marques spéciaux	19
CHAPITRE IV. SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX.....	20
Art. 32. Définition.....	20
Art. 33. Dispositifs pour l'émission de signaux sonores	20
Art. 34. Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers	20
Art. 35. Signaux sonores par visibilité réduite.....	21
Art. 36. Signaux d'attention et signaux avertisseurs.....	22
Art. 37. Signaux de détresse	22
CHAPITRE V. DISPOSITIONS DIVERSES	22
Art. 38. Dimensions et tirant d'eau autorisés.....	22
Art. 39. Le passage de Zelzate	23
Art. 40. Transports exceptionnels	23
Art. 41. Prescriptions particulières concernant les convois	23
Art. 42. Obligation de garde	24
Art. 43. Obligation d'informer.....	24
Art. 43bis. Obligation d'informer	24
Art. 43ter. Obligation d'informer.....	25
Art. 43quater. Obligation d'informer.....	25
Art. 43quinquies. Obligation d'informer	25
Art. 44. Objets dépassant le bord.....	25
Art. 45. Dégagement de la voie navigable	26
Art. 46. Chargement et déchargement	26
Art. 47. Travaux effectués à ou sur des bateaux	26
Art. 48. Activités diverses.....	26

Art. 49. Événements particuliers.....	26
Art. 50. Permissions, dispenses et autorisations	26
Art. 51. Signaux de navigation	26
Art. 52. Instructions et avis	27
CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES	27
Art. 53. Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement	27
Art. 54. Fonctionnaires chargés de l'exécution du présent règlement	27
Art. 55. Le règlement général des voies navigables du Royaume	28
Art. 56. Les droits de navigation.....	28
Art. 57. rapporté.....	28
Art. 58. Rapporté	28
Art. 59. Entrée en vigueur.....	28
Art. 60. Exécutoire.....	28
Annexe 1er. Signaux de navigation	29
SECTION Ier. Signaux d'interdiction	29
SECTION II. Signaux d'obligation	30
SECTION III. Signaux de restriction.....	32
SECTION IV. Signaux d'indication.....	33
SECTION V. Signaux aux ouvrages d'art.....	35
1. Généralités	35
2. Signaux aux ouvrages d'art.....	36
A. Ponts fixes et parties fixes des ponts	36
B. Ponts mobiles	36
Annexe 2. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes	38
Annexe 3. Fiche de contrôle pour les navires	38

CHAPITRE Ier. DISPOSITIONS GENERALES

Art. 1er. Champ d'application

§ 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.

Art. 2. Définitions

§ 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) **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 manœuvrer 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) ¹ abrogé
- 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;

¹ Arrêté royal du 3 mai 1999

- 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;
- p) **exploitants:** les armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un navire, en ce compris le capitaine;
- q) **navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis:** tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers qui transporte les marchandises suivantes:
 1. celles mentionnées dans le Code I.M.D.G., au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
 2. celles définies dans les Annexes 1, 2 et 3 de la Convention Marpol.
- r) **Convention Marpol:** la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978.
- s) ² **Recueil INF:** la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires.

Art. 3. Obligations générales

- § 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.

² Arrêté royal du 9 décembre 1998

§ 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. REGLES DE NAVIGATION

SECTION Ier. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité

Art. 4. Application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.
La navigation de nuit est autorisée sur le canal.

Art. 5. Veille

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.

Art. 6. Vitesse de sécurité

§ 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 manœuvrabilité 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. ³ les bateaux fluviaux, les convois poussés ou accouplés, transportant des matières dangereuses visées à [l'article 25](#), § 2.

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 immédiatement, 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) ⁴ aux endroits désignés par le signal "Interdiction de créer des remous" figurant à [l'annexe 1](#).

§ 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.

³ Arrêté royal du 21 janvier 2000

⁴ Arrêté royal du 21 janvier 2000

§ 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.

Art. 7. Risque d'abordage

§ 1er. Tout bateau doit utiliser tous les moyens disponibles appropriés aux circonstances et aux conditions existantes pour déterminer s'il y a un 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 renseignements insuffisants notamment de renseignements radar insuffisants.

Art. 8. Manœuvres pour éviter les abordages

§ 1er. 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.

Art. 9. Conduite sur le canal et ses dépendances

§ 1er. 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 obligerait 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 1er](#) 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) 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) ⁵ à la première requête de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet ou de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux 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](#), § 1er;
- 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 ni s'amarrer.

Art. 10. Virer

§ 1er. 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

Art. 11. Champ d'application

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

Art. 12. Distance à respecter à l'égard de bateaux transportant des matières dangereuses

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](#), §§ 1er et 2, a, b et c.

⁵ Arrêté royal du 3 mai 1999

Art. 13. Rattraper et interdiction de naviguer à même hauteur

- § 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 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 manœuvre 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 peuvent continuer à naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation.

Art. 14. Routes directement opposées

- § 1er. 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 manœvrera en conséquence.

Art. 15. Routes qui se croisent

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.

Art. 16. Mesures du bateau qui doit s'écarter

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

Art. 17. Manœuvres du bateau qui doit tenir le cap

§ 1er. 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 manœuvre pour éviter l'abordage dès qu'il lui apparaît que le bateau qui doit s'écarter, n'effectue pas les manœuvres 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 manœuvre du bateau qui doit s'écarter, il est tenu pour sa part d'effectuer les manœuvres les plus appropriées pour éviter l'abordage.

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

Art. 18. Règles de priorité

§ 1er. 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 route 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 mûe 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 mûe 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, manœvrera 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 dans le cas prévu au § 1er 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

Art. 19. Conduite par visibilité réduite

- § 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 manœuvrer 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. 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 quai.

CHAPITRE III. FEUX ET MARQUES

Art. 20. Application

- § 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.
- 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;
 - 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;
 - 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.

Art. 21. Définitions

§ 1er. Feux.

Dans le présent règlement, on entend par:

- 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 225° et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à $22,5^\circ$ sur l'arrière du travers de chaque bord du bateau;
- 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 $112,5^\circ$ et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à $22,5^\circ$ sur l'arrière du travers de leur côté respectif et placés sur une seule ligne, perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;
- 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 $67,5^\circ$ de chaque bord à partir de l'arrière;
- feu de remorquage**: un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini à la lettre c);
- feu visible de tous les côtés**: un feu visible sur le parcours d'un arc d'horizon de 360° ;
- 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. Marques.

- A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les marques prescrites doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:
 - un ballon**: au moins 0,50 m de diamètre;
 - 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;

c) 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;

d) 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.

Art. 22. Visibilité des feux.

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.

Art. 23. Bateau à propulsion mécanique

§ 1er. 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, 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](#), §§ 1er 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 des 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.

Art. 24. Remorquage et assistance

- § 1er. 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](#), § 1er, 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 § 1er, un troisième feu blanc de même construction et de même intensité.
- § 3. Les feux visés aux §§ 1er 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](#), § 1er.
- § 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.

Art. 25.⁶ Bateaux transportant certaines matières dangereuses

- § 1er. Tout navire transportant l'une des matières dangereuses visées ci-dessous:
1. les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.1. et 1.5 du Code IMDG lorsque le navire transporte 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 1000 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 1000 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 ;

⁶ Arrêté royal du 21 janvier 2000

doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu clair rouge visible de tous les côtés ;
- de jour: le pavillon 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.

1. Tout bateau fluvial transportant certaines matières inflammables visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu bleu ;
- de jour: un cône bleu, pointe en bas ;

Cette signalisation doit être placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés ; le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Tout bateau fluvial transportant certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: deux feux bleus ;
- de jour: deux cônes bleus, pointes en bas ;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Tout bateau fluvial transportant certaines matières explosibles visées au marginal 10500 de l'annexe B1 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: trois feux bleus;
- de jour: trois cônes bleus, pointes en bas;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés .

4. Si un convoi poussé ou un convoi accouplé se compose d'un ou de plusieurs bateaux visés sous 1°, 2° ou 3° ci-dessus, le pousseur ou le bateau assurant la propulsion du convoi naviguant à couple doit montrer, au lieu de ce ou ces bateaux, le ou les feux ou le ou les cônes visés par ce chiffre.

5. Tout bateau fluvial, tout convoi poussé ou tout convoi naviguant à couple, transportant plusieurs matières dangereuses différentes, visées sous 1, 2 ou 3 ci-dessus, doit montrer exclusivement les feux ou les cônes prescrits pour la matière dangereuse qui, selon 1, 2 ou 3 ci-dessus, requiert le plus grand nombre de feux ou de cônes bleus.

6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

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

Art. 26. Feux pour convois poussés

§ 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 deux 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.

Art. 27. Bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, bateaux à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels

§ 1er. Tout bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre 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 manœuvre peut agiter de nuit un feu rouge, et de jour, un pavillon rouge.

§ 2. Tout bateau a capacité de manœuvre 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 ancres 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. 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.

Art. 28. Navires de grandes dimensions

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.

Art. 29. Feux et marques pour les petites embarcations

§ 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 intérieur du bateau, d'un écran disposé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu du 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 mûe 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.

Art. 30. Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation

§ 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. 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. 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.

Art. 31. Feux et marques spéciaux

§ 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:
- 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;
 - 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. 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 IV. SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

Art. 32. Définition

Dans le présent règlement on entend par:

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

Art. 33. Dispositifs pour l'émission de signaux sonores

- § 1er. 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.

Art. 34. Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers

§ 1er.

- A l'exception d'une petite embarcation, tout bateau faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres pour éviter un abordage avec un bateau en vue, signaler sa manœuvre 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 manœuvre".

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 manœuvre".

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 manœuvres 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. 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.

Art. 35. Signaux sonores par visibilité réduite

§ 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 manœuvre, tout bateau à capacité de manœuvre 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.

Art. 36. Signaux d'attention et signaux avertisseurs

§ 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.

Art. 37. Signaux de détresse

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.

CHAPITRE V. DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 38. Dimensions et tirant d'eau autorisés

§ 1er⁷. 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: 265 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: 23 m
- c) Pour les convois poussés:
Longueur: 200,00 m
Largeur: 23 m

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

⁷ Arrêté royal du 21 janvier 2000

- 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;
 - 5,80m 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. Le passage de Zelzate

§ 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.

Art. 40⁸. Transports exceptionnels

Un transport exceptionnel ne peut s'effectuer qu'avec l'autorisation du gestionnaire, si nécessaire en collaboration avec l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet.

Art. 41. Prescriptions particulières concernant les convois

§ 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 manœuvrabilité 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. 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.

⁸ Arrêté royal du 3 mai 1999

- § 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.

Art. 42. Obligation de garde

- § 1er⁹. Tout bateau ne faisant pas route et chargé de matières dangereuses visées [l'article 25](#), § 1er et § 2, 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.
- § 4.¹⁰ L'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet peut dispenser de l'application des paragraphes précédents.

Art. 43. Obligation d'informer

- § 1er.¹¹ Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux 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 manœuvrabilité 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.

Art. 43bis. Obligation d'informer

- § 1er.¹² Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination du port de Gand, ne peuvent remonter le Canal de Gand à Terneuzen qu'à condition que l'exploitant ait notifié,

⁹ Arrêté royal du 21 janvier 2000

¹⁰ Arrêté royal du 3 mai 1999

¹¹ Arrêté royal du 3 mai 1999

¹² Arrêté royal du 21 janvier 2000

lors de l'appareillage du port de départ, à la capitainerie de ce port, toutes les informations mentionnées à [l'annexe 2](#).

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe 1 du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. Les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 43ter. Obligation d'informer

§ 1er.¹³ Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant du port de Gand, ne peuvent descendre le Canal de Gand à Terneuzen qu'après que leur exploitant ait notifié préalablement à la capitainerie de ce port, toutes les informations mentionnées à [l'annexe 2](#).

§ 2. Cette notification doit se faire au moins 4 heures avant l'appareillage.

§ 3.¹⁴ Pour l'application du paragraphe 1er, sont assimilés aux navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, les navires qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet ou de la part de celle-ci.

§ 4. Les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerres et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 43quater. Obligation d'informer

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de s'engager dans le Canal de Gand à Terneuzen.

§ 2. La notification prévue au § 1er, doit préciser:

1. ¹⁵les informations prévues à [l'annexe 2](#) sous les points 1 à 5 inclus et 9;
2. s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
3. s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manoeuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Art. 43quinquies.¹⁶ Obligation d'informer

Le capitaine d'un navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doit veiller à utiliser les services d'un pilote compétent pour le Canal de Gand à Terneuzen et à ce que la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à [l'annexe 3](#) soit complétée avec exactitude et soin et remise au pilote au moment où il monte à bord.

Art. 44. Objets dépassant le bord

§ 1er. 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.

¹³ Arrêté royal du 21 janvier 2000

¹⁴ Arrêté royal du 3 mai 1999

¹⁵ Arrêté royal du 21 janvier 2000

¹⁶ Arrêté royal du 21 janvier 2000

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

Art. 45. Dégagement de la voie navigable

§ 1er. 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 manœuvrable.

§ 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.

Art. 46. Chargement et déchargement

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.

Art. 47. Travaux effectués à ou sur des bateaux

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) ¹⁷ avec l'autorisation de l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet,,
ou
- b) soit sur un chantier naval, soit sur le terrain d'une installation de radoub.

Art. 48. Activités diverses

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.

Art. 49.¹⁸ Événements particuliers

Il est interdit d'organiser dans le canal des événements sportifs, des fêtes aquatiques ou tout événement similaire sans l'autorisation de l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet.

Art. 50. Permissions, dispenses et autorisations

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

Art. 51. Signaux de navigation

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

§ 2.¹⁹ Les signaux de la voie navigable pouvant être placés ainsi que leur signification figurent dans [l'annexe 1](#).

¹⁷ Arrêté royal du 3 mai 1999

¹⁸ Arrêté royal du 3 mai 1999

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 1](#).

§ 3.²⁰ Les signaux repris à [l'annexe 1](#) 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.

§ 4.²¹ Les signaux indiqués à [l'annexe 1](#) 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.

Art. 52. Instructions et avis

§ 1er. 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.

§ 2.²² En vue d'assurer les intérêts visés au paragraphe 1er 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. La décision du gestionnaire de faire usage, à l'égard d'un bateau, des prérogatives prévues à l'alinéa 1er 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 VI. DISPOSITIONS FINALES

Art. 53. Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement

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.

Art. 54. Fonctionnaires chargés de l'exécution du présent règlement

§ 1er.²³ Sont chargés de l'exécution du présent règlement, chacun pour son ressort:

- l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux et l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet;
- le capitaine du port de Gand ou son délégué.

¹⁹ Arrêté royal du 21 janvier 2000

²⁰ Arrêté royal du 21 janvier 2000

²¹ Arrêté royal du 21 janvier 2000

²² Arrêté royal du 3 mai 1999

²³ Arrêté royal du 3 mai 1999

§ 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°, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 4.²⁴ L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est chargée de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1er, 3e alinéa, de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

Art. 55. Le règlement général des voies navigables du Royaume

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 4, 7 à 10, 30, 40, 47bis, 49 1) à 3), 50, 51, 67 à 91, 93 à 95, 103 et 109 sont applicables au canal de Gand à Terneuzen.

Art. 56. Les droits de navigation

§ 1er. Les droits de navigation ne seront pas réclamés pour:

1. les navires;
2. les remorqueurs remorquant ou assistant des navires;
3. 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. rapporté

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. Rapporté

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

Art. 59. Entrée en vigueur

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

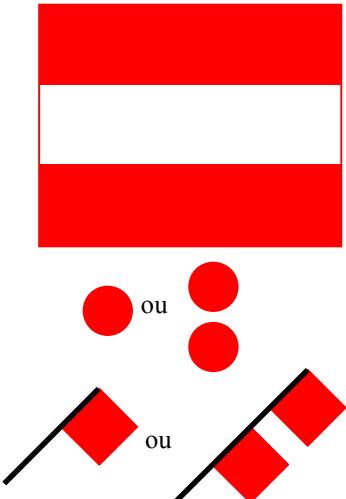
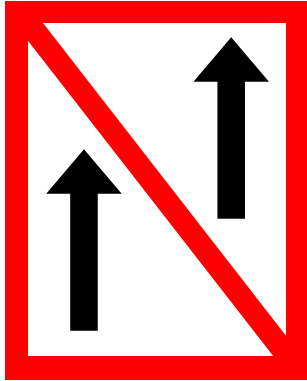
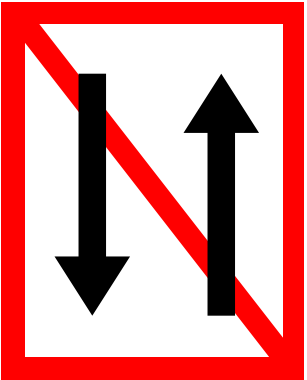

Art. 60. Exécutoire

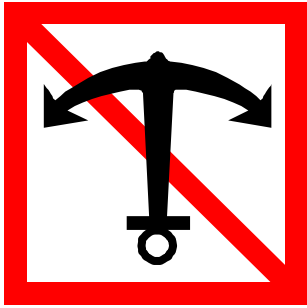

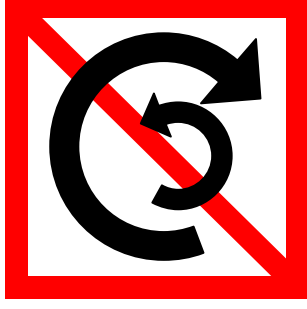
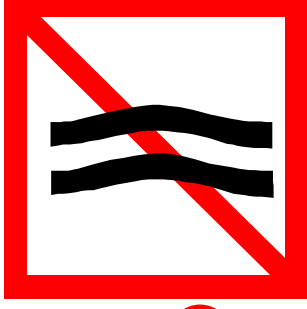
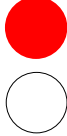
Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

²⁴ Arrêté royal du 3 mai 1999

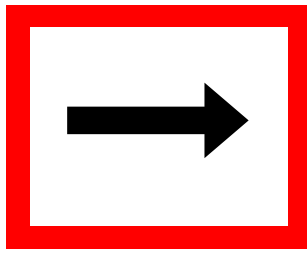
Annexe 1er. Signaux de navigation

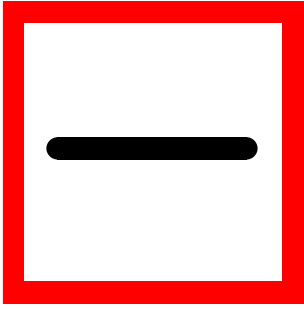

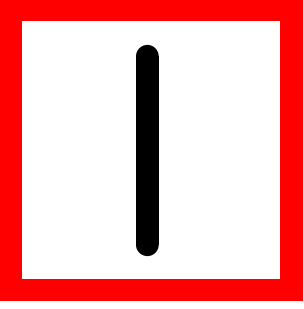
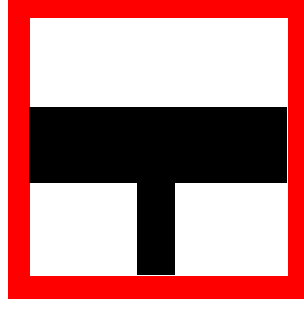
SECTION Ier. Signaux d'interdiction

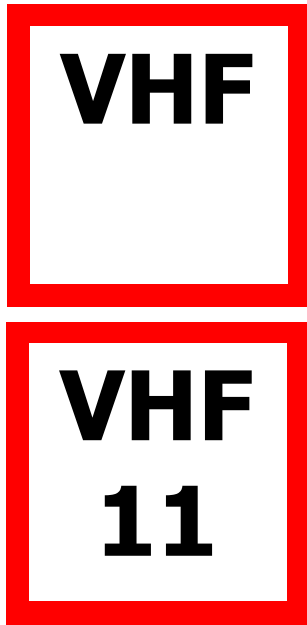
<p>A.1 Interdiction de passer (signal général)</p> <ul style="list-style-type: none">- soit panneaux;- soit feux rouges;- soit pavillons rouges. <p>Deux panneaux, deux feux ou deux pavillons superposés, indiquent une interdiction prolongée</p>	 <p>Diagramme illustrant les signaux d'interdiction de passer (signal général). Le signal principal est un rectangle rouge à trois bandes horizontales (rouge, blanc, rouge). En dessous, deux options de signaux alternatifs sont présentées, séparées par le mot 'ou'. La première option est un feu rouge (un cercle rouge). La seconde option est un pavillon rouge (un losange rouge sur un mât).</p>
<p>A.2 Interdiction de tout dépassement</p>	 <p>Signal d'interdiction de tout dépassement : un rectangle rouge à double bordure contenant deux flèches noires verticales (une pointant vers le haut, l'autre vers le bas) et une diagonale rouge allant du haut à gauche vers le bas à droite.</p>
<p>A.4 Interdiction de croiser et de dépasser</p>	 <p>Signal d'interdiction de croiser et de dépasser : un rectangle rouge à double bordure contenant deux flèches noires verticales (une pointant vers le haut, l'autre vers le bas) et une diagonale rouge allant du haut à gauche vers le bas à droite.</p>
<p>A.5 Interdiction de stationner</p>	 <p>Signal d'interdiction de stationner : un rectangle rouge à double bordure contenant une lettre 'P' noire et une diagonale rouge allant du haut à gauche vers le bas à droite.</p>

<p>A.6 Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles du côté de la voie navigable où le panneau est placé</p>	
<p>A.7 Interdiction de s'amarrer à la rive de la voie navigable où le panneau est placé</p>	
<p>A.8 Interdiction de virer</p>	
<p>A.9 Interdiction de créer des remous</p>	 <p>ou</p> 

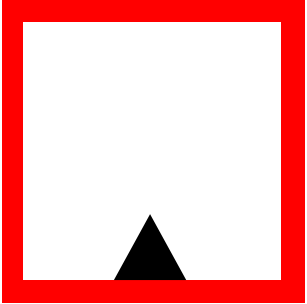
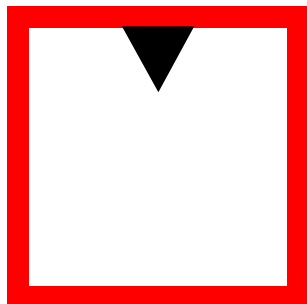
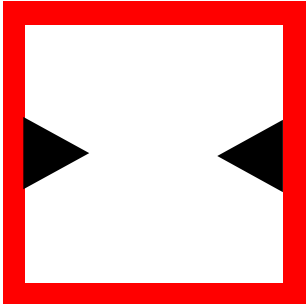
SECTION II. Signaux d'obligation

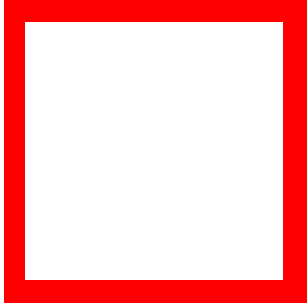
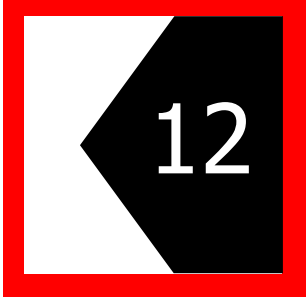
<p>B.1 Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche</p>	
--	---

<p>B.5 Obligation de s'arrêter devant le panneau dans les conditions prévues dans le règlement</p>	
<p>B.6 Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h.)</p>	
<p>B.8 Obligation d'observer une vigilance particulière</p>	
<p>B.9 Obligation de ne pas s'engager sur la voie principale, si cette manœuvre devrait obliger les bateaux naviguant sur cette voie, à modifier leur route ou leur vitesse</p>	

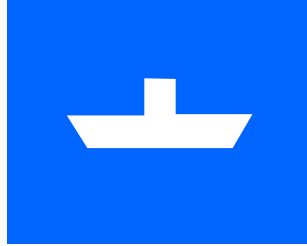


<p>B.11 Obligation d'utiliser le mariphone conformément aux règles fixées par règlement général ou de s'annoncer sur le canal de mariphonie indiqué</p>	
--	---



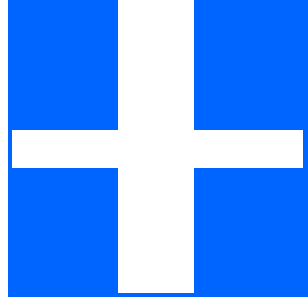
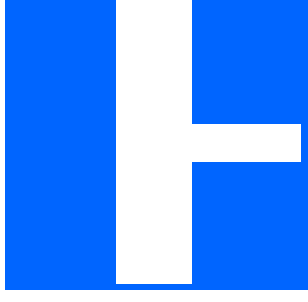

SECTION III. Signaux de restriction




<p>C.1 La profondeur d'eau est limitée.</p>	
<p>C.2 La hauteur libre est limitée</p>	
<p>C.3 La largeur du chenal est limitée</p>	

<p>C.4 Des restrictions sont imposées à la navigation: renseignez-vous</p>	
<p>C.5 La voie navigable est éloignée de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le signal indique en mètres, à quelle distance du signal les bateaux doivent être maintenus</p>	

SECTION IV. Signaux d'indication

<p>E.4 b) Bac navigant librement</p>	
<p>E.5 Autorisation de stationner</p>	
<p>E.5.1 Autorisation de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci</p>	

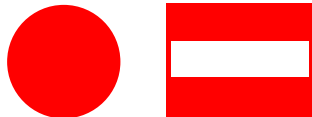

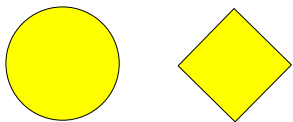
<p>E.7 Autorisation de s'amarrer</p>	
<p>E.8 Aire de virage</p>	
<p>E.9 a) La voie rencontrée est considérée comme secondaire par rapport à la voie suivie</p>	
<p>E.9 b) idem</p>	
<p>E.9 c) idem</p>	

<p>E.11 Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction</p>	
<p>E.17 Pratique du ski nautique autorisée</p>	
<p>E.21 Navigation à grande vitesse autorisée aux petits bateaux motorisés</p>	

SECTION V. Signaux aux ouvrages d'art

1. Généralités

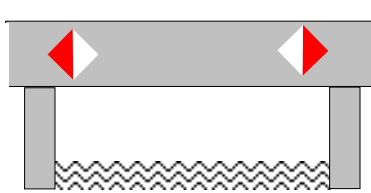
Les signaux suivants peuvent être utilisés pour la signalisation aux ouvrages d'art:

<p>A.1: soit des feux rouges fixes, soit un panneau rectangulaire rouge avec une raie blanche horizontale.</p>	
<p>E.1: soit des feux verts fixes, soit un panneau rectangulaire vert avec une raie blanche verticale</p>	
<p>D.1: soit des feux jaunes fixes, soit un panneau jaune en forme de losange</p>	

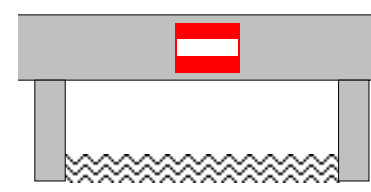
2. Signaux aux ouvrages d'art

A. Ponts fixes et parties fixes des ponts²⁵

1. Limitation de la largeur de la voie navigable

<p>Signification d'une signalisation comme celle présentée à côté: interdiction de naviguer en dehors de l'espace indiqué</p>	
---	---

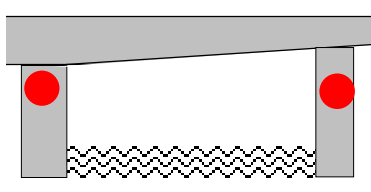
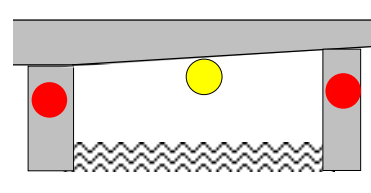
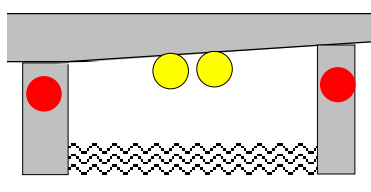
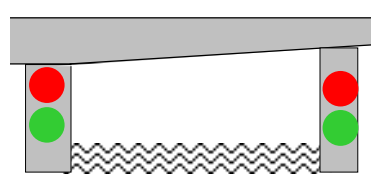
2. Passage interdit à la navigation

<p>Passage interdit à la navigation</p>	
---	---

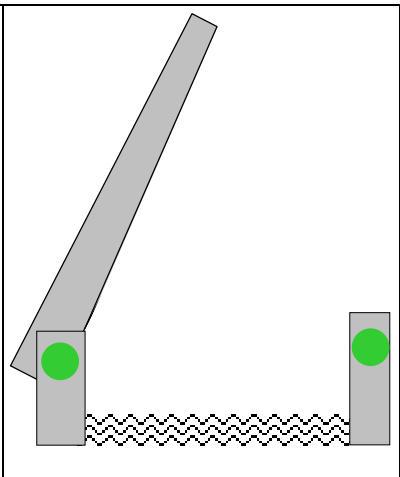
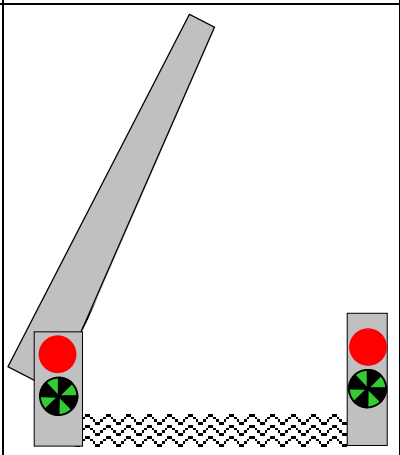
B. Ponts mobiles

Note: Il est possible que les feux rouges et verts ne soient placés que d'un seul côté du passage navigable (normalement à tribord)

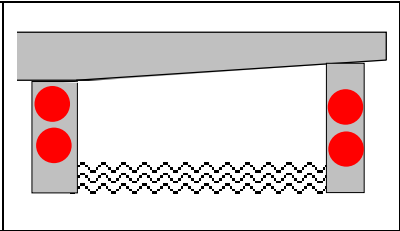
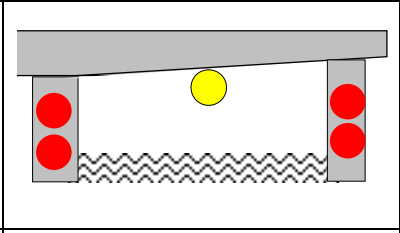
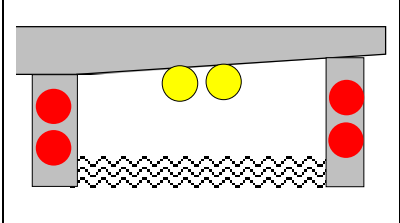
1. Pont en service

<p>1. Interdiction de passage</p>	
<p>Le passage du pont est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens</p>	
<p>Le passage du pont formé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens</p>	
<p>Le passage est du pont est interdit, mais sera autorisé incessamment</p>	

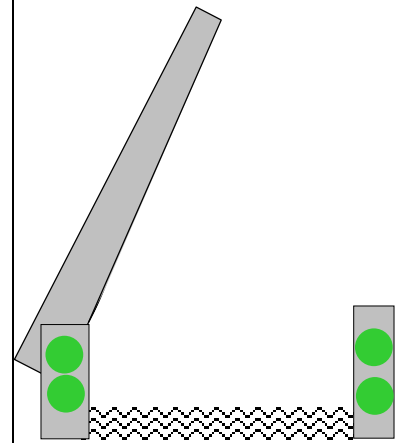
²⁵ Le passage d'ouvertures non signalées se fait exclusivement aux risques et périls du bateau concerné

<p>Le passage est autorisé</p>	
<p>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</p>	

2. Ponts hors service

<p>Interdiction de passage</p>	
<p>Le passage du pont fermé est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens est possible</p>	
<p>Le passage du pont fermé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens</p>	

le passage est autorisé



Annexe 2.²⁶ Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. Nom et code d'appel du navire.
2. Nationalité du navire.
3. Longueur et tirant d'eau du navire.
4. Port de destination.
5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage.
6. Heure probable d'appareillage.
7. Itinéraire envisagé.
8. Appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classe de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de ce celles-ci/de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement

Annexe 3.²⁷ Fiche de contrôle pour les navires

Fiche de contrôle pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

A. A. Identification du navire.

Nom du navire	Armateur	Année de construction
.....
Pavillon	Jauge brute	
.....	
Port d'immatriculation	Longueur hors tout	
.....	
Lettres ou chiffres distinctifs (indicatif d'appel)	n° d'identification OMI (le cas échéant)	

²⁶ Arrêté royal du 9 décembre 1998

²⁷ Arrêté royal du 9 décembre 1998

.....		
Société de classification	Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer		
.....		
Signe de classification	Coque		Machine
.....
Machine de propulsion	Puissance		
.....		
Agent			
.....			
Tirant d'eau	Avant	Milieu	Arrière
.....
Volume/masse du chargement dangereux ou polluant			
.....			

B. Équipement de sécurité

	En parfait état de marche		
	Oui	Non	Défauts
1. Construction et équipement technique			
Moteur principales et moteur auxiliaires		
Gouvernail principal		
Gouvernail auxiliaire		
Système d'ancrage		
Appareils fixes d'extinction d'incendie		
Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)		
2. Équipement de navigation			
Caractéristiques de manœuvre disponibles		
Premier radar		
Deuxième radar		
Compas gyroscopique		
Compas étalon magnétique			
Radiogoniomètre		
Echo-sonde		
Autres moyens électroniques de positionnement		
Instrument de mesure de la vitesse et de la distance (loch)		
– vitesse dans l'eau		
– vitesse sur le fond		
3. Équipement radio			
Équipement radiotélégraphique		
Équipement radio téléphonique (VHF)		
Équipement radio SMDSM		
Équipement radio pour les engins de sauvetage		

C. Documents

	Certificats/documents valides à bord		
	Oui	Non	Observations
Certificat international de jauge (1969)		
Certificat de sécurité pour navires de passagers		
Certificat de sécurité de construction pour navires de charge		
Certificat de sécurité de construction pour navires de charge		
Certificat de sécurité de l'équipement pour navires de charge		
Certificat de sécurité radioélectrique pour navires de charge		
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge (1)		
Certificat de sécurité radio téléphonique pour navires de charge		
Certificat d'exemption (SOLAS)		
Certificat de franc-bord international		
Certificat international d'exemption pour franc-bord		
Certificat de classification		
Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures		
Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS)		
Registre des hydrocarbures/chargements dûment complété		
Certificat (international) d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac		
Certificat (international) d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac		
Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)		
Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)		
Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse		
Permis d'exploiter des engins à grande vitesse		
Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses		
Données concernant la stabilité		

Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 Copie de l'attestation de sécurité (code ISM°)
 Certificat de gestion de sécurité (code ISM°)

(1) Ces certificats ne s'appliquent qu'aux navires construits avant le 1er février 1995.

D. Équipage de bord

	Qui	Non	GM DSS*	Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec n°)	Délivré par (autorité compétente)	A localité (pays)
Capitaine			
Premier officier			
Second officier			
Troisième officier			
Chef-mécanicien			
Premier officier mécanicien			
Second officier mécanicien			
Troisième officier mécanicien			
Opérateur radio			
* Cocher si titulaire d'un certificat général d'opérateur SMDSM						
Total des autres membres de l'équipage				sur le pont	dans la salle des machines	
			
Pilote hauturier pris à bord			
.....			

Date

Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur

(Arrêté royal du 23 septembre 1992)

CHAPITRE I. Dispositions générales	3
Art. 1er. Champ d'application	3
Art. 2. Définitions	3
Art. 3. Responsabilité	4
CHAPITRE II. Règles de barre et de route	5
SECTION 1. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité	5
Art. 4. Application	5
Art. 5. Veille	5
Art. 6. Vitesse de sécurité	5
Art. 7. Risque d'abordage	6
Art. 8. Manœuvres pour éviter les abordages	7
Art. 9. Conduite dans un chenal et en dehors de celui-ci	7
Art. 10. Virer et virer en contre-courant	8
SECTION 2. Conduite des bateaux se trouvant en vue les uns des autres	8
Art. 11. Champ d'application	8
Art. 12. Bateaux à voile	8
Art. 13. Rattrapage et interdiction de naviguer à la même hauteur	8
Art. 14. Routes directement opposées	9
Art. 15. Routes qui se croisent	9
Art. 16. Manœuvres du bateau qui doit s'écarter	9
Art. 17. Manœuvres du bateau qui doit maintenir le cap	9
Art. 18. Règles de priorité	10
SECTION 3. Conduite des bateaux par visibilité réduite	11
Art. 19. Conduite par visibilité réduite	11
CHAPITRE III. Feux et marques	11
Art. 20. Application	11
Art. 21. Définitions	12
Art. 22. Visibilité des feux	12
Art. 23. Bateaux à propulsion mécanique	13
Art. 24. Remorquage et assistance	13
Art. 25. Bateaux à voile	14
Art. 26. Bateaux en train de pêcher	14
Art. 27. Bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre, bateau à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels	14
Art. 28. Navires de grandes dimensions	15
Art. 29. Bateaux-pilotes	15
Art. 30. Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation	15
Art. 31. Feux et marques particuliers	16
CHAPITRE IV. Signaux sonores et lumineux	16
Art. 32. Définitions	16
Art. 33. Matériel de signalisation sonore	16
Art. 34. Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers	17
Art. 35. Signaux sonores par visibilité réduite	18
Art. 36. Signaux d'attention et d'avertissement	19
Art. 37. Signaux de détresse	19
CHAPITRE V. Poussage	19
Art. 38. Définitions	19
CHAPITRE VI. Dispositions relatives aux petites embarcations	20
Art. 40. Application	20
Art. 41. Feux et marques	20
Art. 42. Règles de conduite	21
CHAPITRE VII. Dispositions diverses	22
Art. 43. Obligations de garde	22
Art. 44. Devoir d'informer	22
Art. 45. Transports exceptionnels	22
Art. 46. Événements particuliers	22
Art. 47. Directives, injonctions et avis à caractère temporaire	22
CHAPITRE VIII. Dispositions finales	23
Art. 48. Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement ainsi qu'une carte marine	23
Art. 49. Contrôle sur l'observation du règlement	23
Art. 50. Disposition abrogatoire	23

Art. 51.	Disposition abrogatoire	23
Art. 52.	Entrée en vigueur	24
Art. 53.	Exécution	24

CHAPITRE I. Dispositions générales

Art. 1er. Champ d'application

§ 1 Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et dans les ports en communication libre avec le fleuve.

§ 2. Pour l'application du présent règlement, l'Escaut maritime inférieur est limité:

1. en amont, par le prolongement de la ligne tracée par les deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et, en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;
2. à hauteur des écluses, par les portes d'écluse situées du côté du fleuve.

Art. 2. Définitions

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

1. **bateau**: un 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;
2. **navire**: un bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
3. **bateau fluvial**: tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
4. **navire de grandes dimensions**: un navire qui, de par sa longueur ou son tirant d'eau, est, compte tenu de l'état de la voie navigable, désigné comme tel par le service de pilotage, conformément aux normes fixées par celui-ci et communiquées aux navigateurs;
5. **remorqueur**: un bateau à propulsion mécanique effectuant le service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;
6. **bateau à voile**: un bateau marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée;
7. **petite embarcation**: un bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception d'un remorqueur et d'un pousseur;
8. **convoi**: un convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;
9. **bateau en train de pêcher**: un bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre à l'exclusion de tout bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou d'autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre;
10. **obstacle**: une épave, débris d'épave, engin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;
11. **transport exceptionnel**: un 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;
12. **bateau à propulsion mécanique**: un bateau qui est mû par ses propres moyens de propulsion;
13. **bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre**: un bateau qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux dispositions du présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bateau;

14. **bateau à capacité de manœuvre restreinte**: un 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 bateau. 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 pipe-line ou d'en assurer l'entretien;
 2. un bateau en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou des travaux sous-marins.

§ 2. Dans le présent règlement:

- a) on entend par capitaine ou patron: toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi ou qui, en fait, en assume le commandement;
- b) on entend par voie navigable: la partie des eaux visées à [l'article 1er](#) qui est navigable pour des bateaux;
- c) on entend par chenal: la partie balisée de la voie navigable;
- d) on entend par chenal principal et secondaire: les chenaux ainsi désignés par le service du pilotage;
- e) l'expression "faisant route" s'applique à tout bateau qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;
- f) le terme "assister" désigne l'assistance fournie à un bateau à propulsion mécanique par un ou plusieurs remorqueurs qui sont attachés ou qui sont en contact avec le bateau à propulsion mécanique;
- g) le terme "hauteur" désigne:
 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 point 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 des marques de jauge indiquant le plan du plus grand enfoncement autorisé;
- h) les termes "longueur" et "largeur" d'un bateau désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur hors bordé;
- i) des bateaux ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut-être observé visuellement par l'autre;
- j) l'expression "visibilité réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie, fumée, vapeur, ou par toutes autres causes analogues;
- k) l'expression "virer" signifie que le bateau qui fait route dans le sens du courant ou en eau sans courant, vire de bord afin de naviguer dans le sens opposé à celui qui était le sien;
- l) l'expression "virer en contre-courant" signifie que le bateau faisant route à contre-courant vire de bord afin de naviguer dans le sens du courant;
- m) service du pilotage: le directeur du service du pilotage ou son délégué;
- n) ¹abrogé

Art. 3. Responsabilité

§ 1er. Aucune disposition du présent règlement ne saurait exonérer la 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 commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bateau.

§ 2. L'interprétation et l'observation du présent règlement impliquent qu'il faut dûment tenir compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage ainsi que de toutes

¹ Arrêté royal du 3 mai 1999

les 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.

- § 3. 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; ils sont, en vue de cette exécution, tenus de prêter leur entière collaboration, même sans en avoir reçu l'ordre.

CHAPITRE II. Règles de barre et de route

SECTION 1. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité

Art. 4. Application

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

Art. 5. Veille

Un 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 des circonstances et du risque d'abordage.

Art. 6. Vitesse de sécurité

- § 1er. Un bateau doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité:

1. Pour tous les bateaux:
 - 1° la visibilité;
 - 2° la densité du trafic, y compris les concentrations de bateaux;
 - 3° la manœuvrabilité 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 la lumière des propres feux du bateau;
 - 5° l'état du vent, du courant et la proximité de dangers pour la navigation;
 - 6° le tirant d'eau par rapport à la hauteur d'eau disponible.
2. 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 portée utilisée sur le radar;
 - 3° l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et d'autres circonstances pouvant 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.

3. En outre, pour les bateaux munis d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement: l'obligation d'utiliser efficacement les informations des stations terrestres et d'autres bateaux.
- § 2. En outre, pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité dans le chenal principal:
1. un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, pouvoir être mû par un moteur assez puissant en état de marche;
 2. un bateau d'une longueur inférieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, être équipé d'un moteur immédiatement utilisable et permettant au bateau de maintenir une vitesse d'au moins 6 km à l'heure par rapport à l'eau.
- § 3. 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 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.
- § 4.
1. Lorsqu'il y a du courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe, d'une courbe ou d'un lieu où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau faisant route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bateau qui fait route dans le sens du courant ait passé la passe ou la courbe ou le lieu d'amarrage;
 2. lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une courbe où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a la grande courbe à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre;
 3. lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a le passage libre à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.
- § 5. Les bateaux à propulsion mécanique qui assurent la propulsion d'un convoi doivent être capables d'effectuer ce travail et avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne conduite et la manœuvrabilité de cet ensemble.
- § 6. Il est interdit de laisser dériver un bateau en travers du courant. Cette interdiction ne s'applique pas aux déplacements de courte distance.
- § 7. Il est interdit de mouiller ou de traîner un objet quelconque sur une distance de 200 m en amont et de 200 m en aval de l'endroit où se trouve un câble ou une conduite.

Art. 7. Risque d'abordage

- § 1er. Un bateau doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage on 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 état de bon 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 à partir de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

Art. 8. Manœuvres pour éviter les abordages

- § 1er. Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être efficace, claire, être prise largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.
- § 2. Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un bateau doit réduire sa vitesse ou casser 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 permettre de passer à une distance sûre. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre bateau soit définitivement paré et clair.

Art. 9. Conduite dans un chenal et en dehors de celui-ci

- § 1er. Un bateau faisant route dans un chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la limite extérieure droite du chenal.
- § 2. A l'exception d'un bateau d'une longueur inférieure à 12 m, tout bateau faisant route en dehors du chenal, mais suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la rive qui est à son tribord.
- § 3. Un bateau d'une longueur inférieure à 12 m doit, lorsque cela peut se faire, se tenir hors du chenal.
- § 4. Sans préjudice des dispositions de [l'article 18](#) relatives aux bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, aux navires de grandes dimensions, aux bateaux à capacité de manœuvre restreinte et aux petites embarcations:
1. il est interdit à un bateau, traversant entièrement ou partiellement un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.
S'il y a risque d'abordage, le bateau qui traverse entièrement ou partiellement le chenal doit s'écarter;
 2. il est interdit à un bateau, voulant s'engager dans un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si cette manœuvre devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.
S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit à l'endroit où il s'engage dans le chenal, s'écarter de la route du bateau qui y est engagé;
 3. il est interdit à un bateau, voulant quitter le chenal, de croiser la route d'un autre bateau faisant route en dehors du chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.
S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit, à l'endroit où il quitte le chenal, s'écarter du bateau faisant route en dehors du chenal.
- § 5. Lorsqu'aucun poste de mouillage n'est indiqué par ou en vertu d'un règlement, les bateaux doivent en choisir un en dehors du chenal. S'ils ne peuvent naviguer que dans le chenal, ils choisissent un mouillage le plus près possible de la limite du chenal, de manière à ne pas gêner le trafic s'y écoulant.
- § 6. Sauf autorisation de la part du service du pilotage, il est interdit aux bateaux de mouiller ou de s'arrêter devant ou près des entrées de port, dans les courbes et dans les alignements de feux, afin de ne pas gêner le passage des autres bateaux.
- § 7. ²Sauf autorisation de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, il est interdit à un bateau non amarré de charger, de décharger ou de faire le plein des soutes. L'autorisation peut être conditionnelle.

² Arrêté royal du 3 mai 1999

Art. 10. Virer et virer en contre-courant

§ 1er. Lorsqu'un bateau faisant route dans le sens du courant veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux qui sont à proximité par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

Tout bateau situé à proximité qui fait route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout autre bateau situé à proximité qui fait route dans le sens du courant doit diminuer sa vitesse jusqu'à ce que le bateau qui vire ne gêne plus le passage.

§ 2. Lorsqu'un bateau fait route en eau sans courant et veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux proches par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété. Les bateaux proches doivent au besoin lui faire place.

§ 3. Un bateau ne peut virer en contre-courant que lorsqu'il ne gêne pas d'autres bateaux. En outre, lorsqu'il quitte son poste de mouillage ou d'amarrage, il doit faire connaître aux bateaux proches son intention de virer en contre-courant par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

§ 4. Aucun bateau ne peut virer ou virer en contre-courant devant l'entrée d'un port lorsque d'autres bateaux s'y dirigent ou le quittent.

SECTION 2. Conduite des bateaux se trouvant en vue les uns des autres

Art. 11. Champ d'application

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

Art. 12. Bateaux à voile

Lorsque deux bateaux à voile s'approchent l'un de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu d'appliquer les règles suivantes:

§ 1er. Lorsqu'un des bateaux à voile tient le droit du chenal ou navigue en dehors de celui-ci du côté qui est à son tribord, l'autre doit s'en écarter.

§ 2. Lorsque aucun des bateaux à voile ne tient la droite du chenal ou ne serre en dehors de celui-ci le côté qui est à son tribord:

1. quand les deux bateaux à voile reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
2. quand les deux bateaux à voile reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
3. quand un bateau à voile qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de l'autre;
4. aux fins de l'application du présent article, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'un bateau à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique.

Art. 13. Rattrapage et interdiction de naviguer à la même hauteur

§ 1er. Nonobstant les dispositions du chapitre 2, sections 1 et 2, et de [l'article 42](#), tout bateau qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route du rattrapé.

§ 2. Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un bateau qui s'approche d'un autre bateau en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au bateau rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce bateau, sans voir aucun de ses feux de

côté. Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bateaux ne peut faire considérer le bateau qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens du présent règlement ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du bateau qu'il va rattraper 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 doit se considérer comme un bateau qui en rattrape un autre et s'écarter en conséquence.
- § 4. Un bateau à propulsion mécanique qui en rattrape un autre doit dépasser ce dernier à bâbord. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau qui est 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 va rattraper 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 à rattraper ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître à temps son intention 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 manœuvre de rattrapage ou qu'il estime que celle-ci est impossible, il doit émettre au moins cinq sons brefs.
- § 7. Un bateau à voile doit rattraper un autre bateau au vent et faire connaître son intention par un signal sonore, prescrit, selon le cas au § 4 ou § 5.
- § 8. Le bateau rattrapé est obligé de faciliter la manœuvre de rattrapage en réduisant à temps et suffisamment la vitesse et en laissant au bateau qui rattrape, l'espace nécessaire.
- § 9. Le présent article ne s'applique pas à un bateau qui, naviguant à l'intérieur d'un chenal, en rattrape un autre naviguant en dehors du chenal et vice-versa.
- § 10. Les bateaux ne peuvent continuer à naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation.

Art. 14. Routes directement opposées

- § 1er. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.
- § 2. On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un bateau en voit un autre droit devant lui 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 si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

Art. 15. Routes qui se croisent

Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique font 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](#), § 4, et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Art. 16. Manœuvres du bateau qui doit s'écarter

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

Art. 17. Manœuvres du bateau qui doit maintenir le cap

- § 1er. Lorsqu'un bateau est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau, cet autre bateau doit maintenir son cap pour autant que le présent règlement n'en dispose pas autrement.

- § 2. Toutefois le bateau qui doit maintenir le cap peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le bateau qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas les manœuvres appropriées prescrites par le présent règlement.
- § 3. Quand, pour une cause quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir son cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bateau qui doit s'écarter, il doit de son côté faire les manœuvres qui sont les plus appropriées à éviter l'abordage.
- § 4. Le présent article ne saurait dispenser de cette obligation le bateau qui soit s'écarter.

Art. 18. Règles de priorité

Sauf dispositions contraires de [l'article 13](#):

- § 1er. un bateau à propulsion mécanique, faisant route, doit s'écarter de la route:
- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - d'un navire de grandes dimensions;
 - d'un bateau à capacité de manœuvre restreinte;
 - d'un bateau en train de pêcher en dehors du chenal;
- § 2. un bateau à voile, faisant route, doit s'écarter de la route des bateaux visés au 1er paragraphe, y compris un bateau à propulsion mécanique;
- § 3.
1. un bateau en train de pêcher dans le chenal doit s'écarter de la route:
 - d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - d'un navire de grandes dimensions;
 - d'un bateau à capacité de manœuvre restreinte;
 - d'un bateau à propulsion mécanique;
 - d'un bateau à voile;
 2. un bateau en train de pêcher en dehors du chenal doit autant que possible s'écarter de la route:
 - d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - d'un navire de grandes dimensions;
 - d'un bateau à capacité de manœuvre restreinte.
- § 4.
1. un navire de grandes dimensions, faisant route, doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 2. un navire de grandes dimensions faisant route qui est gêné dans sa route par un bateau à capacité de manœuvre restreinte opérant dans le chenal et qui est à l'ancre, doit faire connaître son intention de le passer par un signal sonore constitué de trois sons brefs suivis d'un son prolongé. Dans ce cas, le bateau à capacité de manœuvre restreinte doit se porter au plus vite à la limite du chenal;
 3. un navire de grandes dimensions ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après s'être assuré que cela peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.
- § 5.
1. un 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;
 2. un bateau à capacité de manœuvre restreinte ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après

s'être assuré que cela peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.

§ 6. Une petite embarcation faisant route doit s'écarter de la route de tout bateau autre qu'une petite embarcation.

SECTION 3. Conduite des bateaux par visibilité réduite

Art. 19. Conduite par visibilité réduite

§ 1er. Les dispositions du présent article s'appliquent aux bateaux qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

§ 2. Tout bateau doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Un bateau à propulsion mécanique doit tenir ses machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

§ 3. 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.

§ 4. 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, naviguer avec une extrême prudence jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

CHAPITRE III. Feux et marques

Art. 20. Application

§ 1er. Les navires doivent porter les feux et les marques conformément aux règles en vigueur pour prévenir les abordages en mer, à moins que le présent règlement ne stipule que, par dérogation à ces règles, ces navires sont soumis aux dispositions du présent règlement.

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

§ 3.

1. Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux de balisage ou avec les feux prescrits par les présentes règles ou pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante;
2. Les feux prescrits doivent, lorsqu'ils sont montrés, être également montrés du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite, et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cela est jugé nécessaire;
3. Il est interdit à tout bateau d'utiliser des feux aveuglants susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour d'autres bateaux.

§ 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Durant cette période, il est interdit de montrer d'autres marques à moins qu'il ne s'agisse de marques ne pouvant être confondues avec les marques prescrites par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de celles-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

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

Art. 21. Définitions

§ 1er. Feux

Aux termes du présent règlement, il faut entendre par:

1. **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 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à $22,5^{\circ}$ sur l'arrière du travers de chaque bord;
2. **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 $112,5^{\circ}$ et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à $22,5^{\circ}$ sur l'arrière du travers de leur côté respectif, et placés sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;
3. **feu de poupe:** un feu blanc clair 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 $67,5^{\circ}$ de chaque bord à partir de l'arrière;
4. **feu de remorquage:** un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au 3°;
5. **feu visible de tous les côtés:** un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360° ;
6. **feu scintillant:** un feu à éclats réguliers visibles de tous les côtés et dont le rythme est d'au moins 50 éclats par minute.

§ 2. Marques

1. 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: un diamètre d'au moins 0,50 m et une hauteur égale au double de son diamètre;
 - 3° un cône: un diamètre de base d'au moins 0,50 m et une hauteur égale à son diamètre;
 - 4° un bicône: deux cônes définis au 3° ci-dessus ayant une base commune.Chacune des marques prescrites peut être remplacée par un objet susceptible d'être considéré comme tel.
2. Les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et ils doivent avoir une hauteur d'au moins 0,75 m et une largeur d'au moins 0,90 m.
3. 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. Dispositions particulières

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

Art. 22. Visibilité des feux

Dans le présent règlement, on entend par:

1. **visible:** visible par nuit sombre et par ciel serein;

2. **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.

Art. 23. Bateaux à propulsion mécanique

§ 1er. Un bateau à propulsion mécanique faisant route doit montrer:

1. un feu de tête de mât à l'avant;
2. un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;
3. les feux de côté;
4. un feu de poupe.

Un bateau fluvial à propulsion mécanique d'une longueur égale ou inférieure à 110 m n'est pas tenu de porter 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 d'au moins 6 m pour les bateaux d'une longueur de 40 m ou plus et à une hauteur d'au moins 4 m pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m, et de toute façon, au moins 1 m 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](#), §§ 1er et 2. La distance horizontale entre les deux feux ne peut être inférieure à la moitié de la longueur du bateau.

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

§ 5. Tout convoi faisant route, composé de bateaux accouplés, n'étant pas des petites embarcations, est tenu de montrer:

1. sur chaque bateau propulseur, le ou les feux de tête de mât;
2. 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, quand la longueur est supérieure à 110 m, deux feux semblables placés à hauteur égale, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière;
3. 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 au 2°;
4. sur chaque bateau, le feu de poupe.

Art. 24. Remorquage et assistance

§ 1er. Un remorqueur ou un bateau à propulsion mécanique en train de remorquer ou d'assister 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](#), § 1er, 1, 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, chacun d'eux doit montrer un troisième feu blanc, de même construction et de même intensité, placé au-dessous ou au-dessus des feux visés au § 1er.

§ 3. Les feux prescrits aux §§ 1er 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 d'au moins 2 m sur un bateau d'une longueur inférieure à 50 m et d'au moins 3 m sur un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 50 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 feu ou les feux de tête de mât ainsi que les feux ou les marques prescrits à [l'article 27](#), § 1er.

§ 7.

1. Un bateau fluvial remorqué doit montrer un feu blanc clair visible de tous les côtés, à une hauteur d'au moins 4 m.

Un bateau fluvial remorqué d'une longueur supérieure à 110 m, doit montrer, à la même hauteur, deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière.

Le dernier bateau fluvial d'un convoi remorqué montrera en plus le feu de poupe.

2. Chaque bateau fluvial remorqué, doit montrer comme marque un ballon jaune, à l'endroit le plus visible.

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

1. un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés, 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;
2. un bicône à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci.

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

Art. 25. Bateaux à voile

§ 1er. Un bateau à voile d'une longueur de 20 m ou plus qui fait route doit montrer les feux de côté et le feu de poupe ainsi qu'au sommet du mât ou auprès de celui-ci, à l'endroit le plus visible, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert.

§ 2. Un bateau qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, un cône, la pointe en bas.

Art. 26. Bateaux en train de pêcher

Un bateau en train de pêcher doit montrer:

1. deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un bateau de longueur inférieure à 20 m peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
2. en outre lorsqu'il a de l'erre, les feux de côté et un feu de poupe.

Art. 27. Bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre, bateau à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels

§ 1er. Un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:

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

§ 2. Un bateau à capacité de manœuvre restreinte doit montrer:

1. 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;
2. à l'endroit le plus visible, trois marques alignées verticalement; les marques supérieure et inférieure étant des ballons, celle du milieu un bicône;
3. du côté où le passage dans la voie navigable 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 de la même façon;
4. du côté où le passage dans la voie navigable est libre, à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux bicônes superposés alignés de la même façon;
5. 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;

6. lorsque des ancres 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. Un 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 irréalisable, il y a lieu de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éclairer convenablement le transport exceptionnel ou pour en signaler bien visiblement la présence.

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

Art. 28. Navires de grandes dimensions

Un navire de grandes dimensions, faisant route, doit montrer à l'endroit le plus visible:

1. outre les feux prescrits pour un bateau à propulsion mécanique, trois feux rouges puissants visibles de tous les côtés et alignés verticalement;
2. un cylindre.

Art. 29. Bateaux-pilotes

§ 1er. Un bateau en service de pilotage doit montrer:

1. au sommet du mât, ou auprès de celui-ci, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;
2. de plus lorsqu'il fait route, les feux de côté et le feu de poupe;
3. au mouillage, outre les feux prescrits au 1^o, les feux ou la marque prescrits pour un bateau au mouillage.

§ 2. Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un bateau de sa catégorie et de sa longueur.

Art. 30. Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation

§ 1er. Les bateaux au mouillage.

Un bateau au mouillage doit montrer à l'avant ou à l'endroit où le bateau est tenu par l'ancre active, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc clair, visible de tous les côtés ou un ballon, et à l'arrière ou à l'avant si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par l'ancre active, un second feu blanc de même construction et de même intensité, situé au moins 2 m plus bas que le premier.

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

§ 2. Bateaux amarrés.

Un 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 la hauteur du pont, à l'avant et sur la poupe ou à proximité de celle-ci un feu blanc clair, visible de tous les côtés.

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

1. Un bateau échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation doit montrer à l'endroit le plus visible:
 - les feux de mouillage 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 conformément aux autres dispositions du présent règlement.

2. 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 par un des côtés seulement, ou par les deux côtés, il montrera en lieu et place des feux et des marques prévus au 1:

- a) 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 de la même façon;
 - b) 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 de la même façon;
3. Le service de pilotage peut dispenser de l'obligation de montrer les feux et les marques prescrits au 1 et 2;
 4. 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;
 5. Au lieu de signaler le bateau ou l'obstacle par les feux et les marques susmentionnés, il peut être signalé par un balisage conforme au système de balisage maritime A.I.S.M. pour la zone A.

§ 4. Les dispositions du présent article sont également d'application aux navires.

Art. 31. Feux et marques particuliers

§ 1er. Un 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 visible, un feu jaune clair scintillant pour indiquer qu'il effectue ces travaux.

§ 3. Les bateaux au mouillage, amarrés, échoués ou coulés, y compris les navires, exposés au danger de remous ou de succion occasionnés par le passage de bateaux, doivent montrer en sus des feux et des marques prescrits dans le présent règlement:

1. deux feux clairs, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux;
2. un pavillon composé de deux bandes horizontales de même largeur, la bande supérieure étant rouge et la bande inférieure 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. 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 une distance ne pouvant dépasser 50 m et à 1,50 m au moins au-dessus de la conduite.

CHAPITRE IV. Signaux sonores et lumineux

Art. 32. Définitions

Dans le présent règlement on entend par:

1. sifflet: tout appareil capable d'émettre les sons brefs et prolongés prescrits;
2. son bref: un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
3. son prolongé: un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

Art. 33. Matériel de signalisation sonore

§ 1er. Un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doit être pourvu d'un sifflet et d'une cloche; tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 100 m doit, en plus, être pourvu d'un gong dont le son et le timbre ne peuvent pas être confondus avec ceux de la

cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé de manière à ce que l'efficacité n'en soit pas diminuée. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre dispositif ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'émettre manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Une petite embarcation n'est pas tenue d'avoir à bord les appareils de signalisation sonore prescrits au § 1er, mais doit, dans ce cas, 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.

Art. 34. Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers

§ 1er.

1. A l'exception d'une petite embarcation, tout bateau faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres pour éviter un abordage avec un bateau en vue, signaler sa manœuvre par 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 manœuvre".

Une petite embarcation peut émettre, dans ces mêmes circonstances, les signaux sonores susvisés.

Un navire peut, dans ces mêmes circonstances, compléter ces signaux sonores par des signaux lumineux émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés, 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 manœuvre".

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.

2. Lorsque des bateaux en vue les uns des autres s'approchent et que l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre ou se demande si ce bateau 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 n'est pas applicable aux petites embarcations.

Dans ces circonstances, un navire peut compléter ce signal sonore par un signal lumineux d'une série d'au moins cinq éclats très brefs et rapides émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés.

3. Un bateau fluvial à propulsion mécanique, sauf s'il s'agit d'une petite embarcation, doit émettre simultanément avec les signaux sonores des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune clair, visible de tous les côtés. Cette disposition n'est pas applicable aux coups ou séries de coups de cloche et de gong.

§ 2. Signaux sonores particuliers.

1. Un bateau échoué, dont les appareils de propulsion sont en marche, doit en informer les bateaux qui s'approchent par quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

2. L'échange de signaux sonores entre remorqueurs et navires de mer remorqués ou assistés peut s'effectuer comme suit:

- un son bref émis par le navire, pour dire: "Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur tribord";
- deux sons brefs émis par le navire, pour dire: "Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur bâbord";
- un son bref et un son prolongé émis par le navire, pour dire: "Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur bâbord";
- deux sons brefs et un son prolongé émis par la navire, pour dire: "Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur tribord";
- - une série de sons brefs émis par le navire, pour dire: "Les remorqueurs doivent cesser de tirer";
- - une série de sons brefs émis par un remorqueur arrière, pour dire: "Le navire recule trop";
- - une série de sons brefs émis par un remorqueur avant, pour dire: "Le navire vient trop sur l'avant".

Les remorqueurs doivent répéter le signal sonore que le navire émet.

Art. 35. Signaux sonores par visibilité réduite

§ 1er. Tant de jour que de nuit, dans ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les règles suivantes doivent être respectées.

§ 2. Par des bateaux faisant route:

1. Un bateau à propulsion mécanique, un convoi poussé ou une formation à couple, ayant de l'erre, émet un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
2. Un bateau à propulsion mécanique, un convoi poussé ou une formation à couple, émet, quand il est stoppé et qu'il n'a pas d'erre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.
3. Un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre, un bateau à capacité de manœuvre restreinte, un navire de grandes dimensions, un bateau à voile, un bateau en train de pêcher ou un bateau qui en remorque un autre, émet en faisant route, au lieu des signaux prescrits aux alinéas 1er et 2, un son prolongé suivi de deux sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
4. Un bateau remorqué, ou si plusieurs bateaux sont remorqués, le dernier bateau de la traîne, fait entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Si possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal émis par le bateau remorqueur.

§ 3. Par des bateaux au mouillage:

un bateau au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un bateau de longueur égale ou supérieure à 100 m on doit sonner la cloche sur la partie avant du bateau ou à l'endroit où le bateau est tenu par son ancre active et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière ou sur l'avant du bateau, si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par son ancre active. Un bateau au mouillage peut en outre faire entendre un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref pour signaler sa position à un bateau qui s'approche.

§ 4. Par des bateaux échoués.

Un bateau échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, comme prescrit au § 3 et, de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et immédiatement après la sonnerie rapide de la cloche. Le bateau peut en outre émettre deux sons brefs suivis d'un son prolongé.

§ 5. Un bateau en train de pêcher qui est au mouillage ou un bateau à capacité de manœuvre restreinte en train d'effectuer des opérations alors qu'il est au mouillage, est tenu de faire entendre, au lieu des signaux prescrits au § 3, le signal prescrit au § 2, 3.

Art. 36. Signaux d'attention et d'avertissement

- § 1er. S'il s'avère nécessaire, tout bateau peut attirer l'attention d'un autre en émettant un signal lumineux ou sonore ne pouvant être confondu avec un autre signal prévu par le présent règlement ni avec un 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 un autre bateau.
- § 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. Il y a également lieu d'émettre un son prolongé comme avertissement, lorsqu'en raison de circonstances particulières il est nécessaire d'attirer l'attention en vue de prévenir un abordage.
- § 4. Au besoin, il y a lieu de répéter, à temps, les signaux prescrits dans cet article.
- § 5. L'emploi de feux à éclats très vifs ou de gyrophares de très forte intensité du type stroboscopique dans le but d'attirer l'attention, est interdit.

Art. 37. Signaux de détresse

Un bateau qui est en détresse et désire du secours, doit utiliser, montrer ou faire entendre, simultanément ou séparément, les signaux suivants:

1. un son continu produit par un appareil pour signaux de brume;
2. un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation et se composant du groupe ●●● — — — ●●● (S.O.S.) du Code Morse;
3. un signal radiotéléphonique consistant dans le mot "MAYDAY";
4. un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
5. des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
6. des signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
7. un feu ou un pavillon ou tout autre objet approprié, agité circulairement;
8. des séries de coups de cloche ou des sons prolongés répétés.

CHAPITRE V. Poussage

Art. 38. Définitions

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

1. **convoi poussé**: des bateaux solidement reliés entre eux dont un au moins est placé devant le pousseur;
2. **pousseur**: un bateau à propulsion mécanique faisant partie d'un convoi poussé et construit ou aménagé en vue de faire avancer ce convoi par poussage.

§ 2. Sauf dispositions spéciales prévues pour les convois poussés, un convoi poussé est considéré, pour l'application du présent règlement, comme une entité.

Art. 39. Feux des convois poussés

§ 1er. Un convoi poussé d'une longueur de plus de 110 m ou d'une largeur de plus de 12 m, faisant route, doit montrer:

1.
 - 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, disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé, le feu supérieur se trouvant à une hauteur d'au moins 6 m et les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m, à environ 1,10 m au-dessous du feu supérieur;

- 2° un feu de tête de mât à l'avant de chaque autre bateau visible de front sur toute la largeur, autant que possible 3 m plus bas que le feu supérieur, visé au 1° ;
- 2. les feux de côté sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, à 1 m au plus en deça des flancs du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m.
- 3.
 - 1° trois feux de poupe sur le pousseur dans une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, distants de 1,25 m environ se trouvant à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être soustraits à la vue par un autre bateau de 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. Un 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 par [l'article 23](#) pour les bateaux à propulsion mécanique.

CHAPITRE VI. Dispositions relatives aux petites embarcations

Art. 40. Application

Le présent chapitre prévoit les dispositions dérogatoires relatives aux petites embarcations.

Art. 41. Feux et marques

§ 1er. Une petite embarcation à propulsion mécanique, faisant route, doit montrer:

- 1. un feu de tête de mât. Ce feu doit toutefois être clair. Ce feu peut être placé sur l'avant du bateau ou plus en 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 2 m;
- 2. les feux de côté. Ces feux doivent être situés à la même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils ne doivent pas se trouver à l'arrière du feu de tête de mât. Du côté intérieur du bateau ils doivent être munis d'écrans 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;
- 3. un feu de poupe. Ce feu peut être supprimé si le feu de tête de mât visé au 1 est remplacé par un feu blanc clair, visible de tous les côtés.

§ 2. Une 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 visible, au lieu des feux prescrits au § 1er, un feu blanc clair, visible de tous les côtés. Si possible, pareil bateau doit aussi montrer des feux de côté.

§ 3. Une petite embarcation à propulsion mécanique, qui ne remorque ou ne mène à couple que des petites embarcations doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Une petite embarcation remorquée ou remorquée à couple doit montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc clair, visible de tous les côtés. Cette obligation ne concerne pas les canots de service.

§ 5. Un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route, doit montrer:

- 1. soit les feux de côté et un feu de poupe. Les feux de côté doivent se situer à la même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils doivent être placés à un endroit où les voiles ne risquent pas de les cacher. Ils doivent être munis du côté intérieur du bateau d'un écran 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;

2. soit les feux de côté et un feu de poupe, combinés en un seul fanal, placé sur la tête du mât ou à proximité de celle-ci, de telle sorte qu'il soit visible sur tout l'horizon;
 3. 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.
- § 6. Une petite embarcation mûe par la force musculaire faisant route doit montrer un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.
- § 7. Une petite embarcation au mouillage ou amarrée doit, à moins qu'elle soit suffisamment éclairée par les lumières de la rive, montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.
- § 8. Une petite embarcation n'est pas tenue de montrer les marques prescrites, sauf le cône prescrit à [l'article 25](#), § 2, lequel peut être de plus petites dimensions.
- § 9. Une petite embarcation, à l'exception d'une planche à voile, 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.

Art. 42. Règles de conduite

- § 1er. Quand deux petites embarcations, peu importe le moyen de propulsion, s'approchent l'une de l'autre de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, celle qui tient le côté tribord de la voie navigable doit poursuivre sa route et l'autre doit s'écarter.
- § 2. Lorsqu'une petite embarcation à propulsion mécanique ou une petite embarcation mûe par la force musculaire ou un bateau 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, il y a lieu, sauf pour le cas prévu au § 1er:
- a) pour la petite embarcation à propulsion mécanique, de s'écarter de la route de l'autre;
 - b) pour la petite embarcation mue par la force musculaire, de s'écarter de la route du bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m.
- § 3. Sauf pour le cas visé au § 1er:
1. lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord l'une de l'autre;
 2. lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, celle qui voit l'autre sur tribord doit s'écarter de la route de celle-ci.
- § 4. Lorsqu'une petite embarcation est tenue, conformément aux dispositions d'un des paragraphes précédents, de s'écarter de la route d'un autre bateau, il doit s'en écarter en temps utile en venant sur tribord et, si les circonstances le permettent éviter de croiser sa route sur l'avant.
- § 5. 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 dans le cas prévu au § 1er, se conformer aux prescriptions suivantes:
1. 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;
 2. 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;
 3. 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.

CHAPITRE VII. Dispositions diverses

Art. 43. Obligations de garde

§ 1er. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué doit avoir à bord une personne qui assure la garde et qui doit répondre à tout appel d'un fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

§ 2. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué, équipé d'une installation de mariphonie, doit avoir à bord une personne, soit celle visée au § 1er, soit toute autre personne qui doit rester à l'écoute sur un canal de mariphonie indiqué à cet effet par l'autorité compétente, afin de répondre à tout appel émanant du service du pilotage.

Art. 44. Devoir d'informer

§ 1er. ³Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux:

a) que son bateau

1. s'est échoué ou a coulé;
2. a touché un autre bateau provoquant ainsi des dégâts matériels importants ou des dommages corporels;
3. a abordé, déplacé ou endommagé une bouée, une balise ou un ouvrage d'art;
4. a perdu ou risque de perdre sa cargaison, son combustible ou des objets;
5. a un incendie à bord;
6. a subi de tels dommages que sa manœuvrabilité ou sa sécurité s'en trouve influencée, ou

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.

Art. 45. Transports exceptionnels

§ 1er. Un transport exceptionnel ne peut naviguer sans l'autorisation de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Art. 46. Evénements particuliers

§ 1er. ⁴Sans l'autorisation de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, il est interdit d'organiser des événements sportifs, des fêtes nautiques ou tout autre événement similaire.

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Art. 47. Directives, injonctions et avis à caractère temporaire

§ 1er. ⁵Tout capitaine ou patron est obligé d'obtempérer aux directives et aux injonctions à caractère temporaire données, dans certains cas particuliers par l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, par le service du pilotage et par les fonctionnaires de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur, dans l'intérêt de la sécurité des bateaux et de la navigation ainsi qu'en vue de protéger l'infrastructure.

³ Arrêté royal du 3 mai 1999

⁴ Arrêté royal du 3 mai 1999

⁵ Arrêté royal du 3 mai 1999

§ 2. Il faut également entendre par directives et injonctions à caractère temporaire visées au § 1er, les avis aux navigateurs publiés par le service du pilotage, et au besoin, repris dans l'Avis à la Batellerie.

CHAPITRE VIII. Dispositions finales

Art. 48. Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement ainsi qu'une carte marine

A bord de tout bateau, à l'exception d'un petit bateau non ponté, doivent se trouver:

1. un exemplaire mis à jour du présent règlement;
2. une carte marine officielle de la plus récente édition, entièrement mise à jour, de l'Escaut maritime inférieur.

Ces documents doivent être présentés à la première demande du fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

Art. 49. Contrôle sur l'observation du règlement

§ 1er. ⁶Veillent à l'exécution du présent règlement :

- l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;
- les agents chargés du contrôle de la navigation, désignés à cet effet.

§ 2. Dans les chenaux d'accès aux écluses, sont chargés de veiller à l'observation du présent règlement, outre les autorités compétentes de la ville d'Anvers, les fonctionnaires visés au § 1er.

Pour l'application de [l'article 47](#), des derniers n'interviennent qu'à la demande des autorités compétentes de la ville d'Anvers.

§ 3. Pour l'application du § 2 sont considérés comme chenal d'accès à l'écluse:

1. pour les écluses de Zandvliet et de Berendrecht: le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;
2. pour les écluses Baudouin et Van Cauwelaert: le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et une ligne tracée à partir d'un poteau rouge et blanc dressé sur la pointe ouest de la rive nord de l'entrée de l'écluse Baudouin, en direction du feu vert monté au sommet de la rangée sud des ducs d'albe placés à l'entrée de l'écluse Van Cauwelaert, et, à partir de là, vers la pointe ouest de la rive sud de l'entrée de cette dernière écluse;
3. pour l'écluse de Kallo: le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;
4. pour l'écluse de Royers: le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite reliant les extrémités des deux estacades du côté du fleuve;
5. pour l'écluse du Kattendijk: le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve et la tangente tracée dans le prolongement des murs de quai.

Art. 50. Disposition abrogatoire

L'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1987, est abrogé.

Art. 51. Disposition abrogatoire

L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur est rapporté.

⁶ Arrêté royal du 3 mai 1999

Art. 52. Entrée en vigueur

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

Art. 53. Exécution

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



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur

(Arrêté royal du 23 septembre 1992)

CHAPITRE I. Dispositions générales.....	2
CHAPITRE II. Dispositions concernant la navigation	3
Section I. Généralités.....	3
Section II. Mouillage des bateaux.....	4
Section III. Amarrage des bateaux.....	5
Section IV. Zones destinées à l'amarrage et au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance.....	6
Section V. Dispositions communes aux bateaux au mouillage ou amarrés	6
Section VI. Manœuvres des bateaux.....	8
Section VII. Dispositions spéciales relatives aux bateaux fluviaux. Installations fixes.....	8
Section VIII. Mesures générales.....	9
CHAPITRE III. Conservation de l'Escaut maritime inférieur et de ses dépendances. Protection des installations de navigation et d'hydrographie.....	9
CHAPITRE IV. Dispositions concernant les bateaux transportant des matières dangereuses ou polluantes	11
Section I. Dispositions relatives aux navires	11
Section II. Dispositions relatives à tous les bateaux	13
Section III. Obligations incombant aux exploitants d'installations de chargement et de déchargement	15
CHAPITRE V. Dispositions diverses	15
Annexe 1. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes	17
Annexe 2. Fiche de contrôle pour les navires.	17

CHAPITRE I. Dispositions générales

Article 1er.

§ 1er. Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et à ses dépendances, ainsi qu'aux ports en communication libre avec le fleuve.

§ 2. Pour l'application du présent règlement, l'Escaut maritime inférieur est limité:

1. en amont, par le prolongement de la ligne droite tracée entre les deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et, en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;
2. à hauteur des écluses: par les portes d'écluse situées du côté du fleuve.

Art. 2.

Dans le présent règlement, on entend par:

1. **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;
2. **navire**: tout bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
3. **navire-citerne**: tout navire construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides inflammables, de gaz liquéfié, de produits chimiques ou apte à ce transport;
4. **bateau fluvial**: tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
5. **convoi**: un convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;
6. **bateau de plaisance**: tout bateau faisant, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sous quelque forme que ce soit, de la navigation de plaisance ou y étant destiné;
7. **voie navigable**: la partie des eaux visées à [l'article 1er](#) qui est navigable pour des bateaux;
8. **chenal**: la partie balisée de la voie navigable;
9. **capitaine ou patron**: toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou en assumant en fait le commandement;
10. **«jour» et «nuit»**: la période située entre l'heure officielle du lever du soleil et celle de son coucher et vice versa;

11. **S.O.L.A.S.:** la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et le Protocole de 1978 relatif à cette Convention et l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978 et tous amendements ultérieurs;
12. **O.M.I.:** Organisation maritime internationale;
13. **I.M.D.G. Code:** les stipulations du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985;
14. **I.M.O. Gas Carrier Codes:** les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;
15. **I.M.O. Bulk Chemical Code:** les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983;
16. **I.M.O. Code of Safe Practice for solid bulk cargoes:** les prescriptions concernant le chargement et le transport sûrs des matières en vrac, publiées par l'O.M.I.;
17. **A.D.N.R.:** Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin;
18. **le gestionnaire:** le propriétaire de l'Escaut maritime inférieur ou celui qu'il a chargé de la gestion du fleuve;
19. **exploitants:** les armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un navire, en ce compris le capitaine;
20. **navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis:** tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers qui transporte les marchandises suivantes:
 - a) celles mentionnées dans le Code I.M.D.G., y compris les matières radioactives telles que définies par le recueil INF, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
 - b) celles définies dans les Annexes 1, 2 et 3 de la Convention Marpol;
21. **Convention Marpol:** la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978.
22. **Recueil INF:** la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires.

CHAPITRE II. Dispositions concernant la navigation

Section I. Généralités

Art. 3.

- § 1er. Aucun bateau ni convoi n'est admis sur l'Escaut maritime inférieur si la nature ou l'état de ses moyens de propulsion ou de son appareil à gouverner ne lui permet pas de naviguer en toute sécurité sur le fleuve.
- § 2. Sauf dispositions contraires particulières, tout bateau doit porter à un endroit bien visible de la coque ou de la superstructure, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être apposés en lettres contrastant nettement avec le fond et lisibles, par temps

clair, à une distance de 50 m au moins. Si ces noms sont apposés sur le flanc, ils doivent figurer des deux côtés.

§ 3. Les navires sont tenus d'arborer leur pavillon national pendant le jour. Tous les autres bateaux hissent leur pavillon national à la demande de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

Art. 4.

Nul ne peut, volontairement ou involontairement, porter atteinte à la sécurité de la navigation ou retarder la navigation par négligence ou incapacité, ou par des manœuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de stupéfiants, d'excitants ou d'hallucinogènes.

Art. 5.

Tout capitaine ou patron qui navigue hors du chenal le fait à ses risques et périls.

Section II. Mouillage des bateaux

Art. 6.

§ 1er. Les bateaux peuvent mouiller dans les zones suivantes destinées à cet effet:

- a) dans le «Schaar van de Oude Doel»;
- b) sous la rive gauche, au sud des feux d'alignement de «Liefkenshoek»;
- c) sous la rive droite, en amont de la balise du «Meestooft», étant entendu que:
 1. les navires doivent mouiller dans cette zone de mouillage aussi près que possible de la rive droite, et que:
 2. les autres bateaux doivent mouiller dans la partie sud de cette zone, également aussi près que possible de la rive droite.

§ 2. Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 3 à 5 du présent article et aux [articles 8](#) et [33](#), il est permis de mouiller dans la partie de l'Escaut maritime inférieur située entre le prolongement de la ligne droite tracée entre les deux poteaux d'alignement, placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers, et le prolongement de la ligne droite tracée entre les poteaux d'alignement du «Boomke», étant entendu que:

1. les navires doivent mouiller le long du bord du chenal, et que:
2. les autres bateaux, doivent mouiller aussi près que possible de la rive.

§ 3. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les fonctionnaires et agents du gestionnaire peuvent réserver les zones de mouillage visées aux § 1er et § 2, à des bateaux qu'ils désignent.

§ 4. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur visée au § 2, il est en tout cas interdit de mouiller:

1. entre le milieu du chenal et la rive droite à partir de la limite sud de l'Escaut maritime inférieur jusqu'à la ligne droite tracée en travers du fleuve à partir du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de la tête ouest du chenal d'accès à l'écluse de Royers;
2. dans la zone délimitée, au sud, par une ligne droite tracée à une distance de 200 m en amont, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités sud des pontons des deux rives (ancien passage d'eau de Sint-Anna), et au nord, par une ligne droite tracée à 200 m en aval, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités nord de ces pontons.

§ 5. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur, située entre la zone visée au § 4, 2°, et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur de la façade nord du bâtiment du service du pilotage, seuls peuvent mouiller des navires d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 90 m à condition que les fonctionnaires et agents du gestionnaire en aient donné l'autorisation. Les navires d'une longueur hors tout supérieure à 90 m, en provenance ou à

destination de l'Escaut maritime supérieur et qui devraient procéder à des opérations de pilotage ou remplir des formalités de douane, d'immigration et autres, doivent mouiller en rade d'Oosterweel.

§ 6. Sans préjudice des dispositions du § 1er, tout bateau peut mouiller dans l'Escaut maritime inférieur en aval des poteaux d'alignement du «Boomke». Sauf en cas d'impossibilité, ces bateaux mouilleront le plus près possible du bord du chenal, de manière à ne pas gêner la navigation.

II est toutefois interdit:

1. de s'attarder ou de mouiller devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux;
2. à tout bateau ayant un faible tirant d'eau, de mouiller dans le chenal.

§ 7. Il est interdit de mouiller du côté de la voie navigable où est placé le signal composé d'un panneau carré blanc à bord rouge et à diagonale rouge reliant l'angle supérieur de gauche à l'angle inférieur de droite avec au milieu, en couleur noire, une ancre placée le collet vers le haut.

Section III. Amarrage des bateaux

Art. 7.

§ 1er. II est interdit d'amarrer devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux.

§ 2. Un bateau amarré à quai le long de l'Escaut et dont la longueur hors tout dépasse 180 mètres, peut accueillir le long du bord, deux ou trois rangées de bateaux de plus petites dimensions, et tout bateau dont la longueur est de 180 m ou moins peut accueillir un nombre indéfini de bateaux de plus petites dimensions, à condition que la largeur totale occupée, à partir du mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 50 m. Cette largeur ne peut dépasser 40 m pour les quais de l'Escaut nos 27 et 26 et 32 m pour les quais nos 29 et 28. Pour l'application du présent paragraphe le bord extérieur côté fleuve du ponton de la rive droite, est considéré comme mur de quai.

§ 3. Lorsque aucun navire n'est amarré aux quais de l'Escaut nos 29 à 26, les bateaux fluviaux destinés à l'écluse Kattendijk peuvent y amarrer temporairement à condition que la largeur totale occupée, calculée depuis le mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 40 m aux quais nos 27 et 26 et 32 m aux quais nos 29 et 28.

§ 4. Les ducs d'albe situés entre les écluses Kattendijk et de Royers ne peuvent être utilisés que pour l'amarrage temporaire de bateaux fluviaux, avec priorité à ceux qui ne disposent pas de moyens de propulsion mécanique. Les bateaux y amarrés ne peuvent dépasser de plus de 5 m vers le nord, le duc d'albe situé le plus au nord, et la largeur occupée par l'ensemble de ces bateaux ne peut dépasser 36 m.

§ 5. Sans préjudice de l'application des [articles 6](#), § 3 et § 4, et des [articles 8](#) et [33](#), les bateaux destinés à l'écluse Kattendijk doivent, en attendant leur admission dans l'écluse, mouiller sous la rive gauche, s'ils n'ont pas la possibilité d'amarrer entre l'écluse de Royers et le bassin Bonaparte.

§ 6. En toutes circonstances, le capitaine du port d'Anvers, ou son délégué, peut faire évacuer totalement ou partiellement l'endroit situé entre l'écluse de Royers et le bassin Bonaparte.

§ 7. Les bateaux amarrés aux embarcadères et débarcadères situés sur le fleuve, ne peuvent accueillir le long du bord qu'un seul bateau fluvial, à condition que le Service de Renseignements de l'Escaut en soit informé sans délai.

§ 8. Les bateaux amarrés au ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) ne peuvent occuper sur le fleuve une largeur supérieure à 20 m, calculée à partir du bord de ce ponton côté fleuve, jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné.

§ 9.

1. Les bateaux ne peuvent être amarrés sur le fleuve qu'entre les bouées d'amarrage destinées à cet effet. II est interdit d'amarrer un bateau à une installation de balisage. Les bouées d'amarrage à usage public sont de couleur jaune et marquées d'une lettre « p » de couleur noire.
2. La largeur totale des bateaux amarrés directement ou indirectement entre des bouées d'amarrage, ne peut dépasser 40 m.
3. Les bateaux attachés directement ou indirectement à une seule bouée d'amarrage ainsi que les bateaux amarrés entre des bouées d'amarrage, sont considérés, pour l'application du présent règlement, comme étant des bateaux au mouillage.

§ 10. Dans des cas exceptionnels, dont l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est juge, celle-ci peut accorder des dérogations aux dispositions de cet article.

Section IV. Zones destinées à l'amarrage et au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance

Art. 8.

§ 1er. Sur l'Escaut maritime inférieur trois zones du fleuve sont destinées à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance.

- a) La zone nord est comprise entre la rive gauche et le prolongement, vers le nord, du bord est du ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) et entre ce ponton et l'alignement de deux balises établies sur la rive gauche au nord du ponton précité. Cette zone est exclusivement destinée à l'amarrage ou au mouillage des bateaux de l'Etat et des bateaux de plaisance.
- b) La zone centrale est comprise entre la rive gauche et le prolongement, vers le sud, du bord est du ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) et entre ce ponton et l'alignement de deux balises établies sur la rive gauche à 375 m environ en amont de ce ponton. Cette zone est exclusivement destinée à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de l'Etat et de bateaux des services de secours et de sécurité.
- c) La zone sud est située le long de la rive gauche, entre la limite sud de la zone centrale et l'alignement de deux balises établies en amont de cette limite sud. Vers l'axe du fleuve, elle est délimitée par deux ou plusieurs bouées lumineuses. Cette zone est destinée à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de plaisance.

§ 2. II est interdit à tout autre bateau que ceux visés au § 1er de se trouver dans les zones précitées du fleuve. Les bateaux de plaisance peuvent toutefois naviguer dans ces zones du fleuve pour entrer ou sortir du port de plaisance. Toutefois dans la zone sud, d'autres bateaux peuvent amarrer ou mouiller avec l'accord des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Section V. Dispositions communes aux bateaux au mouillage ou amarrés

Art. 9.

§ 1er. Les bateaux doivent mouiller à une distance convenable les uns des autres, en laissant l'aire de manœuvre suffisante aux bateaux qui les suivent. II est en outre interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un autre bateau ou d'une bouée.

§ 2. Tout bateau au mouillage est tenu de conserver à bord, en permanence, le personnel suffisant pour pouvoir toujours exécuter les manœuvres nécessaires lorsque les circonstances exigent qu'on accélère l'embarquée ou file de la chaîne.

- § 3. Un bateau au mouillage ne peut être attaché qu'aux bouées d'amarrage visées à [l'article 7](#), § 9.
- § 4. Quel que soit leur poste d'amarrage les bateaux ne peuvent être amarrés qu'aux bittes, pieux, anneaux d'amarrage et anneaux de câbles destinés à cet effet. II est interdit d'attacher les bateaux notamment aux échelles, pieux, rallonges, poutres d'appui et lisses de garde-corps d'estacades et de quais. II est également interdit d'utiliser les portes d'écluse et les ponts tournants comme points d'appui
- § 5. Les bateaux amarrés aux estacades, aux quais ou à côté d'autres bateaux doivent être munis hors bord de défenses ou de bourrelets appropriés et insubmersibles.
- § 6.
1. Les bateaux, à l'exclusion des bateaux de plaisance, sont tenus d'avoir à bord une échelle de pilote convenable; lors de son utilisation, l'échelle doit être fixée solidement à des éléments résistants et fixes du bateau.
 2. A bord d'un navire, il faut qu'un membre de l'équipage surveille l'état et l'utilisation de l'échelle de pilote et notamment ses points de fixation.
- A proximité de l'échelle de pilote se trouvera toujours une bouée de sauvetage prête à être utilisée, et l'échelle sera, au besoin, dûment éclairée.

Art. 10.

- § 1er. Il est interdit aux bateaux amarrés de mouiller l'ancre du côté de la voie navigable.
- § 2. Les bateaux fluviaux amarrés doivent laisser à l'avant et à l'arrière suffisamment de place pour permettre aux autres bateaux de manœuvrer en toute sécurité lorsqu'ils quittent le quai ou viennent s'y amarrer. Ces bateaux doivent garder une ancre en veille du côté de la rive.
- § 3. Les navires-citernes amarrés ou au mouillage, doivent en permanence tenir prêts en vue d'une utilisation immédiate, des câbles de remorquage fixés à l'avant et à l'arrière du navire et abaissés sur ces flancs presque jusqu'à la surface de l'eau. Les câbles de remorquage doivent être fabriqués dans un matériau anti-étincelle et se terminer par une boucle.

Art. 11.

- § 1er. Tout bateau amarré ou au mouillage doit être surveillé jour et nuit afin de pouvoir satisfaire à tout moment aux prescriptions de [l'article 17](#).
- § 2. Les bateaux amarrés ou au mouillage obtempèrent immédiatement aux ordres des fonctionnaires et agents du gestionnaire. A cette fin, des hommes d'équipage doivent se trouver en permanence à bord ou doivent être disponibles à tout moment.
- § 3. Tout bateau au mouillage ou amarré doit rentrer agrès et apparaux dépassant du bord lorsque ceux-ci perturbent la sécurité de la navigation, ou sur l'injonction des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Art. 12.

- § 1er. Les bateaux amarrés bord à bord doivent permettre le passage des personnes entre le quai et ces bateaux et entre ces bateaux, pour autant que l'intérêt de la navigation ou des personnes l'exige. Le passage d'un bateau à l'autre s'effectue au moyen d'une passerelle adéquate et sûre. II est cependant interdit d'effectuer tout chargement ou déchargement de cette manière.
- § 2. Des bateaux qui chargent ou déchargent sont tenus de prendre toutes mesures, notamment d'user d'un filet ou équipement similaire, afin d'éviter que des objets ou des matières tombent à l'eau.
- § 3. L'article 528 alinéa 1er, et l'article 531 du Règlement général pour la Protection du Travail concernant les moyens de passage entre les bateaux, sont d'application sur les bateaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.

Section VI. Manœuvres des bateaux

Art. 13.

I est interdit à tout bateau de virer ou de virer en contre courant dans la zone délimitée, au sud, par la ligne droite tracée parallèlement, 200 m en amont, à la ligne droite reliant les extrémités sud des pontons sur les deux rives (ancien passage d'eau Sint-Anna) et, au nord, par la ligne droite tracée parallèlement, 200 m en aval, à la ligne droite reliant les extrémités nord de ces pontons.

Art. 14.

Les bateaux à destination des bassins se placent en ordre utile et exécutent les manœuvres nécessaires, sans gêner le passage des autres bateaux.

Section VII. Dispositions spéciales relatives aux bateaux fluviaux. Installations fixes

Art. 15.

§ 1er.

1. L'article 2, 1° et 2°, les articles 4, 5 et 7 ainsi que l'article 8, à l'exception du 3°, de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant Règlement général des voies navigables du Royaume, sont applicables aux bateaux fluviaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.
2.
 - a) Aucun bateau fluvial ne peut naviguer lorsque la distance entre le niveau de l'eau et le point le plus bas à partir duquel le bateau n'est plus étanche, est inférieure à 0,60 m. Si toutefois ses cales sont fermées de manière étanche au moyen d'écoutilles dûment fixées, la distance susvisée est ramenée à 0,30 m.
 - b) En aucun cas, le niveau de l'eau ne peut dépasser, en quelque endroit que ce soit, la ligne de circonférence du plan du tirant d'eau maximal autorisé.
3. Les bateaux fluviaux peuvent être jaugés à Anvers, conformément aux dispositions prévues aux articles 67 à 78bis de l'arrêté royal du 15 octobre 1935.

§ 2.

1. Le propriétaire, l'exploitant et le patron d'un bateau fluvial équipé de moteurs ou de machines utilisés ou non comme moyen de propulsion, doivent veiller à ce qu'il soit satisfait aux dispositions du Règlement général pour la protection du travail, relatives aux moteurs ou machines à vapeur.
2. Le propriétaire, l'exploitant et le patron d'un bateau fluvial immatriculé ou enregistré dans un pays étranger doivent prouver qu'il est satisfait aux dispositions législatives et réglementaires de ce pays, relatives à la sécurité du travail aux moteurs ou aux machines à vapeur.

Art. 16.

§ 1er. Les installations fixes telles que les estacades, ducs d'albe et autres ouvrages d'art, qui dépassent le niveau moyen des basses eaux, doivent être signalées la nuit ou par une visibilité de moins de 2 000 m, à leurs extrémités et, au besoin, entre celles-ci, aux endroits les plus apparents, par trois feux disposés verticalement, le feu supérieur étant vert et les deux autres rouges. La distance entre ces feux est de 0,50 m au moins et de 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 000 m.

§ 2. Si des installations fixes au sens du § 1er sont placées en vue de l'exécution de travaux dans le fleuve ou le long des rives, celles-ci sont en outre signalées, le jour, à l'endroit le plus apparent, par deux pavillons rouges disposés verticalement.

§ 3. Les dispositions du § 1er ne sont pas d'application aux installations fixes de balisage ou d'éclairage de la voie navigable.

Section VIII. Mesures générales

Art. 17.

§ 1er. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet et le gestionnaire sont autorisés à prescrire ou à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons, les mesures qu'ils jugent nécessaires, dans les circonstances suivantes:

1. lorsqu'un bateau est amarré ou mouillé de façon insuffisante ou de telle façon qu'il gêne le passage d'autres bateaux ou constitue un danger pour les ouvrages d'art;
2. lorsque des bateaux, se trouvent totalement ou partiellement allégés et doivent céder leur place à des bateaux à tirant d'eau supérieur;
3. lorsque des bateaux sont mouillés ou amarrés de façon non réglementaire;
4. lorsqu'un bateau menace de couler bas;
5. lorsqu'en raison des conditions atmosphériques défavorables, la circulation des bateaux risque de provoquer des accidents;
6. lorsque le capitaine ou l'homme de quart d'un bateau naviguant, ou sur le point de naviguer, est en état d'ébriété ou dans un état similaire par suite de l'usage de stupéfiants, d'excitants ou d'hallucinogènes;
7. et en général, chaque fois que cela est nécessaire pour assurer la libre circulation et la sécurité de la navigation.

§ 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures visées au § 1er, faute de quoi celles-ci seront exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

CHAPITRE III. Conservation de l'Escaut maritime inférieur et de ses dépendances. Protection des installations de navigation et d'hydrographie

Art. 18.

§ 1er. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bateau échoué ou coulé bas doit, immédiatement après l'accident:

1. en avertir par la voie la plus rapide le service du pilotage à Anvers, ou l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.
2. signaler le bateau échoué ou coulé bas, au moyen des feux et des marques prévus à l'article 30 du Règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. Les personnes qui laissent couler bas des épaves, débris d'épave, agrès ou objets, y compris des parties de cargaison, sont également soumises aux dispositions du § 1er, 1°. Elles sont en outre tenues d'observer les dispositions du § 1er, 2°, à moins que le gestionnaire estime que l'épave, les débris d'épave, agrès ou objet ne constituent pas de danger ou d'entrave pour la navigation.

§ 3. Tout capitaine ou patron est tenu de prévenir par la voie la plus rapide, le fonctionnaire ou l'agent du gestionnaire le plus proche:

1. lorsqu'il aperçoit des épaves, débris d'épave, agrès ou autres objets, y compris des parties de cargaison;
2. lorsqu'un bateau perd sa cargaison.

Art. 19.

§ 1er. Le gestionnaire de l'Escaut maritime inférieur est désigné comme l'autorité publique visée à l'article 12, 3°, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. La décision du gestionnaire, de faire usage à l'égard d'un bateau des prérogatives prévues à l'alinéa 1er de l'article 14 de la loi du 11 avril 1989 susvisée est publiée dans les Avis aux navigateurs lorsqu'il s'agit d'un navire, et dans les Avis à la batellerie lorsqu'il s'agit d'un bateau fluvial.

§ 3. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est chargée de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1er, 3e alinéa de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

Art. 20.

Tout capitaine ou patron qui, par une cause quelconque, abîme ou déplace une bouée ou une balise, est tenu de prévenir immédiatement le service du pilotage à Anvers qui en informera aussitôt l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

Le capitaine ou le patron d'un bateau non pourvu d'un émetteur radiophonique est tenu de déclarer l'incident dès son arrivée dans le premier port d'escale. S'il s'agit d'un port belge, la déclaration sera faite auprès du chef du service local du pilotage. S'il s'agit d'un port étranger, soit auprès de l'agent consulaire belge le plus proche, soit auprès des autorités maritimes locales.

Art. 21.

Chacun est tenu de signaler immédiatement et par la voie la plus rapide la disparition de bouées ou de balises ainsi que l'extinction ou le fonctionnement défectueux de bouées ou de balises lumineuses au service du pilotage à Anvers, qui en informera aussitôt l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

Art. 22.

Des bouées d'amarrage à usage privé peuvent être placées dans le fleuve moyennant l'autorisation du gestionnaire, qui juge de l'opportunité de leur placement en tenant compte de la sécurité de la navigation, de la conservation de la voie navigable et de ses dépendances et de l'intérêt public.

Art. 23.

§ 1er. II est interdit:

1. de jeter, de laisser flotter ou couler dans le fleuve ou dans les canaux, fossés ou rigoles qui en dépendent, tout objet quelconque susceptible d'en relever directement ou indirectement le fond, ainsi que d'y jeter ou d'y déverser toute substance solide ou liquide, entre autres, des huiles, résidus d'huiles, produits ou déchets radioactifs, de provoquer des retombées toxiques de nature à gêner la navigation, ou de faire obstacle au libre écoulement des eaux, ou qui peuvent causer des dommages aux bateaux ou autres objets flottants;
2. d'altérer le lit du fleuve ou d'endommager ses dépendances;
3. de jeter ou de déverser des objets ou matières sur les rives ou autres dépendances du fleuve;
4. d'attacher des cordages, câbles, chaînes et autres objets similaires aux arbres, garde-corps, poteaux ou pylônes de lignes électriques, de signalisation, de postes émetteurs ou de radar et d'une façon générale, d'amarrer de manière à pouvoir endommager des installations de navigation, ou des appareils et marques hydrographiques;
5. de gêner ou d'entraver la circulation sur les quais, rives et autres dépendances du fleuve.

§ 2. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit:

1. d'exécuter des travaux quelconques, de procéder à des plantations, d'opérer des fouilles ou des extractions, ou de déposer des objets dans le lit du fleuve, sur ses rives et autres dépendances;
2. de circuler avec des animaux de trait ou des véhicules sur les digues non aménagées en voie publique et de laisser circuler ou paître toute espèce de bétail sur les rives et autres dépendances du fleuve. Les bestiaux non gardés sont mis en fourrière aux frais des propriétaires.

Les interdictions prévues au 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux riverains qui conservent sur leurs biens tous les droits compatibles avec la servitude de passage.

§ 3. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit:

1. de détourner directement ou indirectement l'eau du fleuve;
2. d'aménager sur les rives du fleuve ou sur ses autres dépendances des baignades ou des terrains de sport ou de camping;
3. d'entasser des marchandises sur les dépendances du fleuve.

L'autorisation susvisée contient les conditions auxquelles sont soumis l'écoulement des eaux, l'aménagement des terrains ou l'entassement des marchandises.

Art. 24.

§ 1er. Lorsque le fleuve commence à charrier des glaces ou menace de déborder, tout objet susceptible d'être entraîné ou de causer des accidents, doit immédiatement être enlevé par les propriétaires, détenteurs ou usagers concernés.

§ 2. Les bouées d'amarrage placées dans le fleuve à usage privé doivent être enlevées, dans les mêmes conditions, par les propriétaires, détenteurs ou usagers.

Art. 25.

Les ouvrages de prise d'eau doivent être entretenus en bon état. Les vannes doivent fermer de façon étanche et en cas de pénurie d'eau, de crue ou de débâcle, être manœuvrées conformément aux ordres du gestionnaire.

Art. 26.

§ 1er. Le gestionnaire est autorisé à prescrire ou à imposer toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour faciliter l'écoulement des eaux ou assurer la conservation du fleuve et de ses dépendances.

§ 2. Les personnes à l'égard de qui les mesures visées au § 1er ont été prises sont tenues de s'y conformer immédiatement, faute de quoi celles-ci sont exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

CHAPITRE IV. Dispositions concernant les bateaux transportant des matières dangereuses ou polluantes

Section I. Dispositions relatives aux navires

Art. 27.

1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, ne peuvent remonter l'Escaut maritime inférieur qu'à condition que l'exploitant ait notifié, lors de l'appareillage, à la capitainerie du port de destination toutes les informations, mentionnées à l'annexe1.

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe 1 du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. Les dispositions des §§ 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 28.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, en direction de l'Escaut maritime inférieur, ne peuvent quitter ce port qu'après que leur exploitant ait notifié préalablement à la capitainerie de ce port, toutes les informations mentionnées à l'annexe 1.

§ 2. Cette notification doit se faire au moins 4 heures avant l'appareillage.

§ 3. Pour l'application du § 1er, sont assimilés aux navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, les navires qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci.

§ 4. Les dispositions des §§ 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 29.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de s'engager dans l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. La notification prévue au § 1er, doit préciser

1. les informations prévues à l'annexe 1 sous les points 1 à 5 inclus et 9;
2. s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
3. s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Art. 30.

Sur l'Escaut maritime inférieur, les navires sont autorisés d'avoir à bord les quantités suivantes de matières explosibles de la classe 1 du «I.M.D.G.-Code»:

- catégorie de danger 1.1. ou 1.5.: 30 000 kg brut;
- catégorie de danger 1.2. ou 1.3.: 120 000 kg brut;
- catégorie de danger 1.4.: une quantité illimitée, à condition que les dispositions d'arrimage et de ségrégation du Code I.M.D.G. ou le règlement belge concerné, cité à [l'article 35](#), soient appliquées.

Art. 31.

§ 1er. Le capitaine d'un navire chargé de matières dangereuses ou polluantes est tenu de veiller à ce que:

1. le transport se fasse en conformité avec les dispositions du I.M.D.G.-Code, du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, du I.M.O. Gas Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;
2. des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;
3. conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières

dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;

4. des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;
5. une liaison par mariphonie soit maintenue en permanence avec Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut);
6. les prescriptions relatives à la signalisation prévues à [l'article 34](#), § 1^{er} soient appliquées;
7. les services d'un pilote compétent pour l'Escaut maritime inférieur soient utilisés;
8. la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à l'annexe 2, soit complétée avec exactitude et soin et soit remise au pilote au moment où il monte à bord.

§ 2. Le capitaine d'un navire-citerne chargé des gaz liquéfiés en vrac, visés par l'I.M.O. Gas Carrier Code, doit en outre observer les prescriptions suivantes:

1. des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manœuvrer le navire en toute sécurité;
2. il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de surpression dangereuse dans les citernes;
3. il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;
4. le radar de bord doit se trouver en marche;
5. le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;
6. l'appareillage est interdit ou la navigation doit autant que possible être interrompue, en mouillant, lorsque la visibilité est égale ou inférieure à 2 000 m;
7. l'intention de mouiller doit être signalée au Vessel Traffic Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut);
8. la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions des Gas Carrier Codes de l'O.M.I. et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'Etat de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.

Section II. Dispositions relatives à tous les bateaux

Art. 32.

Sans préjudice des stipulations de [l'article 31](#) un bateau chargé d'une des matières dangereuses visées à [l'article 34](#) ou qui après avoir été chargé d'une de ces matières n'a pas encore été nettoyé ou dégazé ou dont les résidus de ces matières n'ont pas encore été rendus chimiquement inertes, ne peut naviguer la nuit et par une visibilité égale ou inférieure à 2000 m qu'aux conditions suivantes:

1. le bateau est équipé d'un radar en bon état de fonctionnement;
2. le radar est en état de marche durant tout le trajet;
3. un contact permanent par le mariphone est possible;
4. le préposé à la navigation est en possession d'un brevet radar ou d'un document équivalent.

Art. 33.

Sauf avec l'autorisation du gestionnaire, tout bateau chargé d'une des matières dangereuses visées à [l'article 34](#) ou qui a été chargé d'une de ces matières, mais qui n'a pas encore été déclaré dégazé, lorsqu'il est soumis à cette obligation, ne peut, par dérogation aux dispositions des [articles 6 et 7](#), mouiller ou amarrer dans la partie de l'Escaut maritime inférieur comprise entre le prolongement de la ligne droite reliant les deux poteaux d'alignement placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la ligne droite tracée en travers du

fleuve à hauteur du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de l'extrémité occidentale du chenal d'accès à la Royerssluis.

Art. 34.

§ 1er. Tout navire transportant l'une des matières dangereuses visées ci-dessous:

1. les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.1. et 1.5 du Code IMDG lorsque le navire transporte 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 1000 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 1000 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;

doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu clair rouge visible de tous les côtés;
- de jour: le pavillon 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.

1. Tout bateau fluvial transportant certaines matières inflammables visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu bleu;
- de jour: un cône bleu, pointe en bas;

Cette signalisation doit être placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés ; le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Tout bateau fluvial transportant certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: deux feux bleus;
- de jour: deux cônes bleus, pointes en bas;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Tout bateau fluvial transportant certaines matières explosibles visées au marginal 10500 de l'annexe B1 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- - de nuit: trois feux bleus;
- - de jour: trois cônes bleus, pointes en bas;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés.

4. Si un convoi poussé ou un convoi accouplé se compose d'un ou de plusieurs bateaux visés sous 1, 2 ou 3 ci-dessus, le pousseur ou le bateau assurant la propulsion du convoi naviguant à couple doit montrer, au lieu de ce ou ces bateaux, le ou les feux ou le ou les cônes visés par ce chiffre.
 5. Tout bateau fluvial, tout convoi poussé ou tout convoi naviguant à couple, transportant plusieurs matières dangereuses différentes, visées sous 1, 2 ou 3 ci-dessus, doit montrer exclusivement les feux ou les cônes prescrits pour la matière dangereuse qui, selon 1, 2 ou 3 ci-dessus, requiert le plus grand nombre de feux ou de cônes bleus.
 6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.
- § 3. Les paragraphes 1er et 2 s'appliquent également aux bateaux-citernes qui, après déchargement des matières visées au § 1er et au § 2 sous 1 et 2 n'ont pas encore été nettoyés ou dégazés ou dont les résidus de ces matières n'ont pas encore été rendus chimiquement inertes.

Art. 35.

Sont applicables outre ce qui est prévu par le présent chapitre:

1. l'arrêté royal du 3 septembre 1958 portant réglementation du transport, de l'emmagasinage et de la vente du nitrate ammonique et de ses mélanges;
2. l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emmagasinage, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs, à l'exception des articles 121 à 123.

Section III. Obligations incombant aux exploitants d'installations de chargement et de déchargement

Art. 36.

- § 1er. Le responsable de toute entreprise exploitant un embarcadère - débarcadère le long de l'Escaut maritime inférieur est tenu, avant l'arrivée de tout bateau venant charger ou décharger sur place des matières dangereuses visées par les prescriptions du I.M.D.G.-Code ou de l'A.D.N.R., de signaler par télex ou téléfax à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux le nom du navire, l'heure présumée d'arrivée, la dénomination du produit, la classe O.M.I. ou A.D.N.R., le numéro N.U. et la quantité approximative de ces matières.
- § 2. Si les dispositions du présent article ne sont pas respectées, le bateau sera conduit par l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux vers un lieu d'amarrage ou de mouillage sûr situé sur l'Escaut maritime inférieur, jusqu'à ce que soient remplies les formalités requises.

CHAPITRE V. Dispositions diverses

Art. 37.

- § 1er. Lorsque se produit sur le fleuve une catastrophe ou lorsqu'une telle catastrophe s'avère imminente, il est du devoir de chacun d'en avertir sans délai et par la voie la plus rapide, le service du pilotage à Anvers. Ce service préviendra immédiatement. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.
- § 2. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux prendra, en concertation avec le directeur du service du pilotage à Anvers et le gestionnaire les premières mesures qu'il juge nécessaires pour la protection de l'environnement. Ces deux derniers fonctionnaires prennent, en collaboration avec l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires respectivement pour garantir la sauvegarde de la sécurité de la navigation, y compris le balisage et les autres aides à la navigation, ou pour assurer la conservation de l'infrastructure de la voie navigable.

Art. 38.

Lorsqu'un navire en provenance de l'Escaut maritime inférieur veut faire savoir qu'il se dirige vers l'Escaut maritime supérieur ou vice-versa, et qu'il doit dès lors changer de pilote sur la rade d'Anvers, il peut émettre au sifflet trois sons prolongés suivis de trois sons brefs.

Art. 39.

Les bateaux fluviaux qui seront ou ont déjà été dédouanés à Anvers, mais qui ne s'arrêteront pas ou ne se sont pas arrêtés à Lillo, arborent un pavillon vert de forme trapézoïdale à l'endroit le plus apparent.

Art. 40.

Les bateaux sont tenus de s'arrêter immédiatement sur ordre des fonctionnaires et agents du gestionnaire. L'ordre peut notamment être donné au moyen du signal mono lettre L du Code International des Signaux (pavillon à damiers noirs et jaunes) ou par le signal lumineux ou sonore équivalent (court, long, court, court).

Art. 41.

Il est interdit de nager ou de se baigner dans l'Escaut maritime inférieur et de pratiquer le ski nautique ou la planche à voile dans le chenal.

Art. 42.

A bord de tout bateau, à l'exception d'un petit bateau non ponté, doivent se trouver:

1. un exemplaire mis à jour du présent règlement;
2. la plus récente édition mise à jour d'une carte marine officielle de l'Escaut maritime inférieur.

Ces documents doivent être présentés à la première demande du fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

Art. 43.

§ 1er. Veillent à l'exécution du présent règlement:

1. l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;
2. les agents du contrôle de la navigation, désignés à cet effet.

§ 2. Le capitaine de port d'Anvers est chargé de veiller à l'exécution de [l'article 9](#), § 4.

Art. 44.

A l'article 1er de l'arrêté royal du 22 mars 1939 relatif à la réglementation concernant la nage et les installations de bain de l'Escaut, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les mots «et l'Escaut maritime inférieur tel qu'il est défini dans l'article 1er de l'arrêté royal du 31 mai 1968» sont remplacés par les mots «et l'Escaut maritime inférieur, tel qu'il est défini à [l'article 1er](#) de l'arrêté royal du 23 septembre 1992».

Art. 45.

L'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police relatif à l'Escaut maritime inférieur à l'exception de l'article 16, est abrogé.

Art. 46.

L'arrête royal du 27 janvier 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur est rapporté.

Art. 47.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

Annexe 1. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. Nom et indicatif d'appel du navire et, le cas échéant, numéro OMI d'identification.
2. Nationalité du navire.
3. Longueur et tirant d'eau du navire.
4. Port de destination.
5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
6. Heure probable d'appareillage.
7. Itinéraire envisagé.
8. Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.
10. Nombre de personnes composant l'équipage à bord.

Annexe 2. Fiche de contrôle pour les navires.

A. Identification du navire.

Nom du navire	Armateur	Année de construction	
.....	
Pavillon	Jauge brute		
.....		
Port d'immatriculation	Longueur hors tout		
.....		
Lettres ou chiffres distinctifs (indicatif d'appel)	n° d'identification OMI (le cas échéant)		
.....		
Société de classification	Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer		
.....		
Signe de classification	Coque	Machines	
.....	
Machine de propulsion	Puissance		
.....		
Agent			
.....			
Tirant d'eau	Avant	Milieu	Arrière
.....
Volume/masse du chargement dangereux ou polluant			
.....			

B. Équipement de sécurité à bord

	En parfait état de marche		Défauts
	Qui	Non	
1. Construction et équipement technique			
Machines principales et auxiliaires		
Gouvernail principal		
Gouvernail auxiliaire		
Système d'ancrage		
Appareils fixes d'extinction d'incendie		
Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)		
2. Équipement de navigation			
Caractéristiques de manœuvre disponibles		
Premier radar		
Deuxième radar		
Compas gyroscopique		
Compas étalon magnétique		
Radiogoniomètre		
Echo-sonde		
Autres moyens électroniques de positionnement		
Instrument de mesure de la vitesse et de la distance (loch)		
– vitesse dans l'eau		
– vitesse sur le fond		
3. Équipement radio			
Équipement radiotélégraphique		
Équipement radiotéléphonique		
Équipement radio SMDSM		
Équipement radio pour les engins de sauvetage		

C. Documents.

	Certificats/documents valides à bord		
	Qui	Non	Observations
Certificat international de jauge (1969)		
Certificat de sécurité pour navires de passagers		
Certificat de sécurité pour navire de charge		
Certificat de sécurité de construction pour navire de charge		
Certificat de sécurité de l'équipement pour navire de charge		
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge		
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge (1)		
Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (1)		
Certificat d'exemption (SOLAS)		
Certificat de franc-bord international		
Certificat international d'exemption pour		

franc-bord	.....
Certificat de classification	.....
Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	.....
Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS)	.....
Registre des hydrocarbures/ chargements dûment complété	.....
Certificat (international) d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac	.....
Certificat (international) d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac	.....
Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)	.....
Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)	.....
Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse	.....
Permis d'exploiter des engins à grande vitesse	.....
Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses	.....
Données concernant la stabilité	.....
Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité	.....
Copie de l'attestation de sécurité (code ISM)	.....
Certificat de gestion de sécurité (code ISM)	.....

(1) Ces certificats ne s'appliquent qu'aux navires construits avant le 1er février 1995.

D. Équipage de bord.

	Qui	Non	GM DSS*	Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec n°)	délivré par (autorité compétente) à (localité/ pays)	A localité/ pays)
Capitaine
Premier officier
Second officier
Troisième officier
Chef-mécanicien
Premier officier mécanicien
Second officier mécanicien
Troisième officier mécanicien

Opérateur radio

* Cocher si titulaire d'un certificat général d'opérateur SMDSM

Total des autres membres de l'équipage sur le pont dans la salle des machines

..... ..

Pilote hauturier pris à bord

..... ..

Date Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant.



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, ports et plages du littoral belge

(ARRÊTÉ ROYAL DU 4 AOÛT 1981)

Chapitre I. Dispositions générales	2
Section 1. Champ d'application.....	2
Section 2. Définitions	3
Chapitre II. Règles de navigation	4
Section 1. Dispositions générales	4
Section 2. Mouvements de navigation	5
Section 3. Feux, marques et signaux.....	6
A. Bâtiments	6
B. Ouvrages d'art fixes	8
C. Épaves et bâtiments coulés bas	8
Section 4. Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments	8
Chapitre III. Dispositions relatives aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes.....	9
Chapitre IV. Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral Belge.....	11
Chapitre V. Mesures prises par l'autorité	13
Chapitre VI. Dispositions diverses	14
A. Navigation de plaisance et pêche riveraine.....	14
B. Autres activités.....	16
Chapitre VII. Dispositions finales	16
Annexe 1 (art. 15 , § 1er).....	18
Annexe 2 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 3 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 4 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 5.....	20
Annexe 6.....	20
Annexe 7.....	23

Chapitre I. Dispositions générales

Section 1. Champ d'application

Art. 1er.

Le présent règlement est applicable dans la mer territoriale belge, dans les ports et sur les plages du littoral belge.

Art. 2.

§ 1er. On entend dans le présent règlement par "mer territoriale belge" les eaux situées en deçà de la ligne fictive qui s'étend parallèlement le long de la côte belge à 12 milles marins (22.224 m) de la laisse de basse mer de cette côte ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de 12 milles marins de cette laisse de basse mer, ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

§ 2. On entend dans le présent règlement par "ports du littoral belge":

1° En ce qui concerne le port d'Ostende: les eaux du port d'Ostende qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal à la jetée d'aval de l'écluse des bassins de Commerce, d'une part, et aux jetées d'aval des écluses de Slijkens, à l'écluse de l'ancien bassin de chasse et à la jetée d'aval de l'écluse du bassin à flot du port de pêche et du bassin de la Marine, d'autre part, y compris les eaux du bassin Montgomery jusqu'à l'écluse Mercator et du bassin à marée du port de pêche;

2° En ce qui concerne le port de Zeebrugge: les eaux du port de Zeebrugge qui s'étendent de la ligne droite fictive reliant les points extrêmes, du côté de la mer, des môles aux jetées d'aval des écluses, y compris le port de pêche, le port de plaisance et le bassin de la Force Navale belge ainsi que les bancs de chantier et de carénage dudit port de pêche;

- 3° En ce qui concerne le port de Nieuport: les eaux du port de Nieuport qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal aux jetées d'aval des écluses de l'arrière-port, y compris tous les bassins qui y sont reliés;
- 4° En ce qui concerne le port de Blankenberge: les eaux du port de Blankenberge qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal au mur du quai Est du bassin d'échouage y compris le nouveau port de plaisance.
- § 3. On entend dans le présent règlement par "les plages du littoral belge": la partie du littoral belge comprise entre la laisse de basse mer visée au § 1er et la laisse de haute mer.

Section 2. Définitions

Art. 3.

On entend dans le présent règlement par:

- 1° Bâtiment: tout engin flottant ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau;
- 2° Navire: tout bâtiment naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
- 3° Navire de grandes dimensions: navire qui, en raison de sa longueur ou de son tirant d'eau par rapport à l'état du chenal, est considéré comme tel par la Service du pilotage, conformément aux normes fixées par ce service et communiquées officiellement aux navigants (avis aux navigateurs n° 1 – en abrégé A.A.N. n° 1).
- 4° Bateau d'intérieur: tout bâtiment naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
- 5° Bâtiment de plaisance: le bâtiment qui, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux et sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance;
- 6° Capitaine ou patron: toute personne qui est chargée du commandement du bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace;
- 7° Fonctionnaires ou agents de l'autorité: les personnes indiquées à [l'article 38](#);
- 8° Convention: la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, approuvée par la loi du 24 novembre 1975;
- 9° Règle: l'une des règles du règlement international annexé à la Convention visée au 8°;
- 10° Feu brillant: un feu qui est, dans les conditions atmosphériques normales, visible à une distance d'au moins 2 milles marins (3 704 m).
- 11° exploitants: les armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un navire, en ce compris le capitaine;
- 12° navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes: tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers qui transporte les marchandises suivantes en vrac ou en colis:
- celles mentionnées dans le Code I.M.D.G. y compris les matières radioactives telles que définies par le recueil INF¹, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
 - celles définies dans les Annexes 1, 2 et 3 de la Convention Marpol.
- 13° O.M.I.: Organisation maritime internationale;
- 14° Code I.M.D.G.: la version la plus récente du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985;
- 15° I.M.O. Gaz Carrier Code: la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par

¹ Arrêté royal du 9 décembre 1998

l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;

16° I.M.O. Bulk Chemical Code: la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983;

17° Convention Marpol: la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978.

18^{o2} Recueil INF : la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fût à bord de navires.

19^{o3} « résolution A.851(20) de l'OMI » : la résolution 851(20) de l'Organisation maritime internationale adoptée par l'assemblée lors de sa vingtième session du 27 novembre 1997, relative aux principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins.

Art. 4.

Les définitions données aux Règles 3, 21 et 32 valent également pour l'application du présent arrêté, à moins que ce dernier n'y déroge expressément.

Chapitre II. Règles de navigation

Section 1. Dispositions générales

Art. 5.

§ 1er. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue ou risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement. Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui pour une des raisons précitées ne peut pénétrer dans les ports du littoral belge, à accéder à un des ports belges.

§ 2. Le port de Blankenberge est réservé aux bâtiments de plaisance.

Art. 6.

Dans les ports du littoral belge, l'article 1er, alinéa 8, l'article 2, alinéas 1er et 2, et les articles 4, 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du royaume sont applicables aux bateaux d'intérieur.

Art. 7.

§ 1er. Sauf disposition particulière contraire, tout bâtiment doit porter sur sa coque ou sur sa superstructure, à un endroit visible, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être indiqués en lettres contrastant avec le fond et lisibles par temps clair à une distance d'au moins 50 m. Au cas où ces inscriptions figurent sur le flanc du bâtiment, elles doivent figurer des deux côtés.

² Arrêté royal du 9 décembre 1998

³ Arrêté royal du 25 juin 2001

§ 2.⁴

§ 3. A l'exception des bateaux de pêche fréquentant habituellement un port belge, tout bâtiment est tenu de hisser son pavillon national à l'entrée et à la sortie du port et, en dehors de ces cas, lorsque les fonctionnaires ou les agents de l'autorité l'y invitent.

Art. 8.

§ 1er. Aucune disposition du présent règlement ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du bâtiment de prendre toutes les précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

§ 2. L'armateur, le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment tiennent compte des dangers de navigation et des risques d'abordage ainsi que des circonstances particulières, notamment des limites d'utilisation du bâtiment, qui obligeraient à ne pas observer le présent règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

Art. 9.

Nul ne peut porter atteinte à la sécurité de la navigation ni retarder cette navigation soit volontairement, soit involontairement, par négligence ou incapacité ou par des manœuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes.

Section 2. Mouvements de navigation

Art. 10.

§ 1er. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 11, les Règles 4 à 9 et 11 à 19 sont observées à bord de tout bâtiment.

§ 2. Les bâtiments qui ne portent pas les feux ou la marque de jour prescrits pour les navires de grandes dimensions à [l'article 13](#), § 2, doivent éviter la route des bâtiments qui portent ces signaux. Les navires de grandes dimensions qui portent les signaux prescrits à [l'article 13](#), § 2, doivent se comporter entre eux d'après les règles de la Convention et celles du présent règlement.

§ 3. Chaque bâtiment qui en rencontre un autre dans les ports du littoral belge, doit tenir la droite du chenal ou la partie située à droite du milieu du passage, autant qu'il est matériellement possible sans compromettre sa sécurité.

§ 4. Par dérogation à la Règle 3, *g*, un dragueur en train d'effectuer des opérations de dragage doit se ranger de manière à ne pas gêner la navigation, et filer ses câbles et ses chaînes.

§ 5. Dans les eaux des ports du littoral belge, les bâtiments doivent diminuer leur vitesse à temps lorsqu'ils s'approchent d'ouvrages d'art, de travaux en cours d'exécution ou de navires, de telle manière que les lames ou la suction produites par leur passage ne puissent provoquer des dégâts.

§ 6. Les bâtiments ne peuvent maintenir par le travers l'un de l'autre des routes parallèles à vitesse égale, à moins que cela ne puisse pas gêner ni mettre en danger la navigation.

§ 7. Tout capitaine ou patron est tenu d'observer les signaux portuaires prescrits et exhibés par les autorités.

§ 8. Les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure à 20 m doivent se tenir aussi près qu'il est matériellement possible, sans compromettre leur sécurité, de la rive ou de l'estacade à tribord, et, en tous cas, s'écarter à temps et à une distance suffisante d'autres bâtiments.

§ 9. Les bâtiments à voile ne peuvent pas louvoyer dans les chenaux d'accès aux ports du littoral belge ni dans les eaux de ces ports et, s'ils sont équipés de moyens de propulsion mécanique, ils doivent utiliser ces moyens dans ces eaux.

§ 10. Les bâtiments de plaisance suivent dans les ports du littoral belge le chemin le plus court pour atteindre leur destination, sans compromettre la sécurité de la navigation.

⁴ Arrêté royal du 4 juin 1999

§ 11. Il est interdit de pêcher de quelque façon que ce soit dans les chenaux des ports et dans les rades de ces ports. Toutefois la pêche à l'échiquier ou à la ligne à partir d'ouvrages d'art ou de dépendances des ports est permise dans la mesure où elle ne gêne pas la navigation.

Art. 11.

§ 1er. Les bâtiments occupent le lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur est assigné par les fonctionnaires ou agents de l'autorité.

Les capitaines et patrons se conforment aux directives concernant le mode d'accostage, d'amarrage ou de mouillage.

§ 2. Aucun bâtiment ne peut changer de lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage, sans l'autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité.

§ 3. Sous réserve des dispositions prévues au § 4, il est interdit de mouiller l'ancre ou de s'arrêter dans un chenal. En aucun cas on ne peut mouiller l'ancre ou la laisser traîner sur le fond aux endroits où se trouvent des câbles, des conduites, des collecteurs ou des buses d'écluses.

§ 4. Les bâtiments qui se trouvent dans l'obligation de mouiller l'ancre ou de stationner dans le chenal, soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre immédiatement à l'endroit de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur a été assigné, ne peuvent gêner la navigation. Aussitôt que possible, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné.

§ 5. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1er, aucun bâtiment ne peut stationner aux abords d'une écluse.

Art. 12.

§ 1er. Les manœuvres d'entrée et de sortie aux écluses se font conformément aux ordres des fonctionnaires ou des agents de l'autorité.

§ 2. Ne sont pas admis à passer les écluses, les bâtiments qui n'ont pas à bord un personnel suffisant pour exécuter les manœuvres avec la promptitude nécessaire.

§ 3. En cas de danger pour la manœuvre des portes d'écluses, le passage des bâtiments peut être interdit.

Section 3. Feux, marques et signaux

A. Bâtiments

Art. 13.

§ 1er. Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 2 à 6 et [aux articles 14 à 16](#), tout bâtiment se conforme aux Règles 20, 22 à 31 et 33 à 38 ainsi qu'aux Annexes qui y sont mentionnées.

§ 2. Lorsque le pilote l'a indiqué, tout navire de grandes dimensions faisant route, porte, dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, trois feux rouges superposés, visibles sur tout l'horizon et une marque formée par un cylindre, à l'endroit où ils sont les plus apparents.

§ 3. Tout bâtiment à propulsion mécanique qui assiste un ou plusieurs navires dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports porte, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, un deuxième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Si plusieurs bâtiments à propulsion mécanique assistent un ou plusieurs bâtiments, chaque bâtiment assistant porte un troisième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Ces feux au mât de misaine sont placés verticalement l'un au-dessus de l'autre.

§ 4. Lorsque des bâtiments à propulsion mécanique, munis à l'étrave d'un gouvernail, font usage de celui-ci pour entrer dans un port du littoral belge ou pour en sortir, en marche

arrière, ils doivent aussi longtemps qu'ils manœuvrent dans ces conditions, le signaler au moyen d'une marque formée par deux ballons noirs d'au moins 0,60 m de diamètre.

Les ballons sont placés à hauteur égale et espacés d'au moins deux mètres. La marque est placée à l'endroit le plus apparent.

Les bâtiments portant cette marque doivent se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les Règles et le présent règlement, comme faisant route en marche avant et à cet effet leur tribord sera considéré comme étant leur bâbord et vice versa.

§ 5. Les hydravions et les autres appareils volants conçus pour manœuvrer sur l'eau, sont soumis aux Règles et au présent règlement.

§ 6. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment chargé d'une mission de police particulière porte au cours de cette mission, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu bleu clignotant visible sur tout l'horizon. Si plusieurs bâtiments portent le feu prescrit par le présent paragraphe, la zone située entre ces bâtiments est interdite à la navigation.

Art. 14.

§ 1er. Un bâtiment en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou une pipe-line sous-marin ou d'en assurer l'entretien, et les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins, portent les feux et les marques prescrits par la règle 27, *b*, et, le cas échéant, *d*. Les feux et les marques sont espacés de 0,50 m au moins à 1,33 m au plus.

§ 2. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, un bâtiment en train d'effectuer des opérations d'hydrographie peut porter, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clignotant.

Art. 15.

§ 1er. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les navires, qui dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans [l'annexe 1](#), portent, lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et la marque prescrits dans cette annexe.

§ 2. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les bateaux d'intérieur qui, dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans les [annexes 2, 3 et 4](#), portent lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et les marques prescrits dans ces annexes.

§ 3. Le Ministre qui a l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, est autorisé, en fonction des nécessités de la sécurité de la navigation, à modifier les dispositions des [annexes 1 à 4](#) conformément aux normes ou accords internationaux.

Art. 16.

§ 1er. Les bâtiments amarrés le long des estacades, à quai ou à d'autres emplacements de stationnement, ou le long d'autres bâtiments, doivent être pourvus de feux prévus par les Règles pour navires ancrés.

§ 2. Les bâtiments amarrés ou ancrés ou échoués, et qui peuvent être gênés par des lames ou des remous causés par le passage rapide des bâtiments, portent:

- a) deux feux brillants visibles sur tout l'horizon, l'un verticalement au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc;
- b) une marque formée par un pavillon ou un panneau à deux bandes horizontales de largeur égale, dont la bande supérieure est rouge et la bande inférieure blanche et de plus, lorsque le bâtiment est impliqué dans des opérations de plongée, une marque formée par le pavillon ou panneau A du Code International des Signaux.

§ 3. Les feux sont montrés conformément à la Règle 20.

B. Ouvrages d'art fixes

Art. 17.

S'il s'agit d'installations fixes, les travaux en cours d'exécution, doivent être signalés à leurs extrémités et au besoin entre celles-ci, à l'endroit le plus apparent, par une marque de jour composée de deux pavillons rouges superposés et par deux feux rouges disposés verticalement et surmontés d'un feu vert, espacés de 0,50 m au moins à 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin (1 852 m).

Les embarcadères, ducs d'albe et autres ouvrages d'art qui dépassent le niveau moyen d'eau basse, peuvent être signalés par les feux prévus par le présent article. Ces feux sont montrés dans les circonstances et de la manière indiquées à l'alinéa 1er.

C. Épaves et bâtiments coulés bas

Art. 18.

§ 1er. L'emplacement d'épaves ou de bâtiments coulés bas, doit être indiqué au moyen des feux et marques prescrits pour les bâtiments échoués par la Règle 30 d.

§ 2. Les épaves, bâtiments coulés bas et autres obstacles pour la navigation, peuvent aussi être indiqués au moyen d'une ou de plusieurs bouées, lumineuses ou non, placées conformément au système de balisage combiné Cardinal et Latéral "A", contenu dans [l'annexe 7](#).

§ 3. Pour l'application du système de balisage visé au § 2, est considéré comme côté tribord ou bâbord de la voie navigable, le côté se trouvant à tribord ou à bâbord d'un navire venant de la mer, étant entendu qu'en ce qui concerne la route de la côte, toute la région doit être considérée comme faisant partie des approches de l'Escaut.

Section 4. Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments

Art. 19.

§ 1er. Tout capitaine ou patron, ou à son défaut, tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, est tenu:

- 1° d'amarrer convenablement son bâtiment ou d'en fixer solidement l'ancre;
- 2° de surveiller ou de faire surveiller le bâtiment tant de jour que de nuit;
- 3° de conserver constamment à bord ou de pouvoir affecter sur-le-champ le nombre d'hommes nécessaires à l'exécution immédiate des manœuvres qui seraient ordonnées par les fonctionnaires ou agents de l'autorité;
- 4° de conserver sur le pont d'un bâtiment mouillé le personnel suffisant pour faire surveiller l'embarquée et pour pouvoir exécuter à temps les manœuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embarquée ou pour filer de la chaîne;
- 5° de rentrer les agrès ou appareils se trouvant hors bord lorsque la position de ceux-ci risque de compromettre la sécurité de la navigation ou le bon ordre dans les dépendances du port;
- 6° de faire rentrer l'ancre du bord extérieur lorsque le bâtiment est amarré et toutes les ancres aux approches et aux passages des écluses;
- 7° de pourvoir les bâtiments amarrés le long des estacades et quais ou le long d'autres bâtiments de défenses convenables et qui ne coulent pas;
- 8° de satisfaire à toute demande de recevoir et d'amarrer une haussière et, éventuellement, de larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bâtiments;

9° de prendre toutes précautions en vue d'éviter qu'aux essais de la mise en marche du moteur avec hélices embranchées n'occasionne aucun dommage à des tiers.

§ 2. Dans les ports du littoral belge, l'article 528, alinéas 1er, 2 et 5 ainsi que les articles 529 et 531 du Règlement général pour la Protection du Travail, sont d'application.

Art. 20.

§ 1er. Il est interdit de prendre des points d'appui sur les portes d'écluses et sur les ponts tournants.

§ 2. Quel que soit l'endroit de stationnement ou d'amarrage occupé par les bâtiments, ceux-ci ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organeaux destinés à cet usage. Il est notamment interdit de s'amarrer aux échelles, pieux, allonges, ventrières, lisses de garde-corps, d'estacades et de quais ainsi qu'à toute installation de balisage quelconque.

§ 3. Il est interdit d'amarrer un bâtiment à un bateau-phare ou à une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

De même il est interdit de mouiller l'ancre dans le cercle d'évitage d'un bateau-phare ou d'une bouée.

§ 4. Il est interdit d'entraver la circulation dans le chenal, notamment en y tendant des amarres. Si, pour le déballage d'un bâtiment, il est nécessaire de porter une amarre en travers du chenal, celle-ci doit être larguée ou filée à temps en vue du passage d'un autre bâtiment.

Chapitre III. Dispositions relatives aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes

Art. 21.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination d'un port côtier, ne peuvent entrer dans ce port qu'à condition que l'exploitant ait notifié, lors de l'appareillage du port de départ, à la capitainerie du port de départ, à la capitainerie du port de destination, toutes les informations mentionnées à l'[annexe 5](#).

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe I du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. Les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 22.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières, dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port côtier, ne peuvent quitter ce port qu'après avoir notifié préalablement à la capitainerie du port, toutes les informations mentionnées à l'[annexe 5](#).

§ 2. Les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 23.

Sont assimilés aux navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, les navires qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci.

Art. 24.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de mouiller ou d'appareiller dans un port côtier.

§ 2. Ils doivent utiliser les services d'un pilote compétent pour le trajet à effectuer.

§ 3. La fiche de contrôle visée à l'[annexe 6](#) doit être complétée avec exactitude et soin et être remise au pilote lorsqu'il monte à bord.

Art. 25.

La notification prévue à [l'article 24](#), § 1er, doit préciser:

- 1° les informations prévues à l'[annexe 5](#) sous les points 1 à 5 inclus et 9;
- 2° s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
- 3° s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Art. 26.

§ 1er. Le capitaine d'un navire chargé de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doit veiller à ce que:

- 1° le transport se fasse en conformité avec les dispositions du Code I.M.D.G., du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk cargoes, du I.M.O. Gaz Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;
- 2° des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;
- 3° conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;
- 4° des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;
- 5° une liaison par mariphonie soit maintenue en permanence avec le service de pilotage à Ostende ;
- 6° les prescriptions relatives à la signalisation prévues à l'[annexe I](#) soient appliquées.

erne chargé de gaz liquéfiés en vrac, visés par l'I.M.O. Gaz Carrier Code, doit en outre observer les prescriptions suivantes:

- 1° des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manœuvrer le navire en toute sécurité;
- 2° il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de suppression dangereuse dans les citernes;
- 3° il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;
- 4° le radar de bord doit se trouver en marche;
- 5° le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;
- 6° l'intention de mouiller doit être signalée au service de pilotage à Ostende;
- 7° la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions du I.M.O. Gaz Carrier Code et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'État de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.

Art. 27

§ 1er. En cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque au littoral ou à des intérêts connexes, le capitaine du navire concerné doit notifier immédiatement à la centrale radar de Zeebrugge les informations ayant trait aux circonstances de l'incident ainsi que les données prévues dans l'[annexe 5](#).

L'obligation de fournir les données prévues dans l'[annexe 5](#) est considérée comme remplie si le capitaine indique quelle est l'autorité compétente qui dans la Communauté, détient les informations requises.

§ 2. La notification prévue au § 1er est effectuée conformément à la résolution A 851 (20)⁵ de l'OMI et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution.

§ 3. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manœuvre d'un navire informent sans tarder la centrale radar de Zeebrugge chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation du navire.

Chapitre IV. Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral Belge

Art. 28.

§ 1er. Il est interdit, à moins d'une autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, d'exécuter aucun travail dans la mer territoriale belge, dans les ports ou sur les plages du littoral belge ou d'y enlever des matériaux ou objets quelconques, y compris des épaves rejetées sur l'estran.

§ 2. Il est interdit:

1° sans préjudice des dispositions prévues dans la législation sur la protection des eaux de surface contre la pollution, de jeter, déposer, laisser flotter ou écouler dans la mer territoriale belge, dans les ports du littoral belge ou sur les plages un objet quelconque qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux, de déverser une substance ou liquide quelconque et notamment des hydrocarbures ou des résidus d'hydrocarbures, ainsi que des produits ou déchets chimiques ou radioactifs de nature à polluer les eaux. Les ordres en la matière des fonctionnaires ou agents de l'autorité seront suivis sans délai;

2° de circuler sur les ouvrages d'art ou sur les dépendances des ports, non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité préposés à leur garde;

3° sauf autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire échouer un bâtiment pour le réparer ou pour tout autre motif. Les réparations ne peuvent s'exécuter qu'aux endroits et aux conditions stipulés dans ladite autorisation;

4° sauf autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire stationner des bâtiments autres que des bâtiments de pêche et de plaisance sur des bancs de carénage, des grilles de barrot et sur des rampes. Les bâtiments de pêche et de plaisance y ont accès aux conditions à déterminer par ces fonctionnaires et agents, sans que la durée de stationnement puisse dépasser les quinze jours;

5° de déposer ou de délaissier sur le domaine public des restes de démolition ou des résidus, des épaves, des débris ou des objets de ce genre, ainsi que de laisser les bâtiments en état de complète négligence dans les ports du littoral belge. Si la sécurité de la navigation ou la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable l'exige, les objets visés à cet alinéa peuvent être détruits d'office après la mise en demeure écrite des intéressés par l'autorité et par une décision motivée. Il est dressé inventaire daté du matériel à détruire.

§ 3. Les capitaines ou patrons prennent toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les digues, ouvrages des ports ou les travaux en cours d'exécution. Il est

⁵ Arrêté royal du 25 juin 2001

notamment interdit de piquer, au moyen de gaffes, dans les pieux de défense, les maçonneries, les bordures ou les perrés de bassins. L'amarrage ne peut pas se faire au moyen de chaînes, à moins que celles-ci soient pourvues de fourrures.

- § 4. Tout capitaine ou patron qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls sans préjudice des dispositions prévues aux [articles 22](#) et [28](#), § 1er.

Art. 29.

- § 1er. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu immédiatement après l'accident:

- 1° ⁶ d'en donner avis, par la voie la plus rapide, au fonctionnaire ou agent de l'autorité le plus proche, qui, à moins d'être un préposé de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou du service de pilotage, en informe immédiatement ces derniers services;
- 2° de signaler le bâtiment échoué ou coulé bas au moyen des feux et marques réglementaires.

- § 2. Les dispositions du § 1er, s'appliquent également à quiconque fait couler bas des épaves, débris d'épaves, engins ou objets. Ces personnes sont tenues également de respecter les dispositions prévues au § 1er, 2°, à moins que le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité visé à [l'article 38](#), § 1er, 1°, juge que l'épave, le débris d'épave, l'engin ou l'objet ainsi coulé bas ne peut présenter aucun danger ou obstacle pour la navigation.

- § 3. Chacun est tenu, par la voie la plus directe, d'aviser le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité le plus proche, de la présence d'épaves, débris d'épaves, engins ou objets, pour autant que cette présence ne soit pas officiellement connue.

- § 4. Le propriétaire, capitaine ou patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu, dans le délai prescrit par le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité, de le remettre à flot et de l'éloigner vers un endroit que celui-ci aura désigné à cet effet. Le propriétaire est tenu également de remettre à flot les épaves, débris d'épaves, objets ou engins coulés bas, de les mener à quai et de les éloigner en dehors du domaine public.

- § 5. S'il n'a pas été satisfait aux prescriptions des § 1er, 2 et 4, ou dans les cas d'urgence dont l'Administration des Voies navigables est juge, ou si le propriétaire, le capitaine ou le patron sont inconnus, l'Administration des Voies navigables peut, d'office et aux risques et périls du propriétaire, du capitaine ou du patron, exécuter les opérations prévues au § 1er, 2° et au § 4, et prendre toute mesure nécessaire pour assurer la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime de la voie navigable ou la conservation de celle-ci. Éventuellement il est procédé d'office à la destruction du bâtiment ou de ses débris, de l'épave, des débris d'épaves, de l'engin ou de l'objet immergé.

Il est dressé inventaire daté du matériel récupéré.

- § 6. Sans préjudice de l'application des [articles 46](#) et suivants du Livre II du Code de Commerce, le propriétaire, le capitaine ou le patron sera tenu au remboursement des frais exposés pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le propriétaire, le capitaine ou le patron est tenu de rembourser toutes les sommes avancées par l'État pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le montant de ces avances fait l'objet d'un état certifié exact par l'autorité.

- § 7. L'autorité exige, avant d'entamer l'exécution des opérations et mesures (y compris la destruction) visées au § 5, la consignation, par le propriétaire, le capitaine ou le patron, de la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de cette exécution. La consignation peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par l'autorité et sans lui occasionner des frais.

⁶ Arrêté royal du 3 mai 1999.

§ 8. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'État. L'autorité fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Ce qui n'a pas été vendu demeure à la disposition des intéressés.

§ 9. Si le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés ne sont pas repris par le propriétaire, le capitaine ou le patron ou si ces derniers sont inconnus, l'autorité procède à la vente, après y avoir donné la publicité prévue au présent paragraphe. Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit du propriétaire, capitaine, ou patron intéressé, s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au § 8. L'autorité demeure étrangère à la répartition, entre les intéressés, des sommes ainsi consignées.

Si aucun acheteur ne se présente, l'État dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, des épaves, débris d'épaves, engins ou objets.

Avant de procéder à la vente dont question dans le présent paragraphe, l'autorité publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces matériaux et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours, à compter de la date de la publication du dernier avis. Après ce délai, l'État dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, ou des épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés.

§ 10. Le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés seront placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désignera. Leur vente aura lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclaration, la vérification et l'acquittement des droits et taxes éventuels dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Art. 30.

Les dispositions prévues à [l'article 22](#), § 4 à 10, sont applicables à la cargaison du bâtiment échoué ou coulé bas.

Art. 31.

Tout capitaine ou patron qui, pour quelque raison que ce soit, détériore et déplace un instrument de balisage fixe ou flottant, est tenu d'en informer immédiatement par radio la station radio côtière la plus proche.

Le capitaine ou le patron d'un bâtiment qui n'est pas équipé d'un appareil radio doit, dès son arrivée dans le premier port d'escale, faire au Service du Pilotage à Ostende la déclaration orale ou écrite de l'incident.

Art. 32.

Chacun est tenu d'informer, par la voie la plus directe, l'autorité la plus proche, de la dérive ou de la disparition des bouées lumineuses ainsi que du fonctionnement défectueux des bouées lumineuses et des balises.

Art. 33.

Le transport de matières explosives, inflammables, radioactives et autres produits dangereux est soumis à des dispositions particulières.

Chapitre V. Mesures prises par l'autorité

Art. 34.

§ 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou susceptible de gêner le passage, chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux d'utilité publique dans les ports ou dans les rades du littoral belge ou d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation, les

fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

- § 2. Les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à imposer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour faciliter l'écoulement des eaux ou pour sauvegarder la voie navigable.
- § 3. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures imposées par application des paragraphes 1er et 2. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures imposées peuvent être exécutées d'office.
- § 4. Les capitaines, patrons et usagers des bâtiments sont tenus d'observer, en ce qui concerne la navigation, tous les avis communiqués par l'autorité, notamment les avis aux navigateurs ou les avis urgents aux navigateurs et, en ce qui concerne la sécurité des bâtiments non soumis à l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mesures imposées par les fonctionnaires et agents de l'autorité.

Art. 35.

- § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou placé de telle façon qu'il présente un danger pour les ouvrages d'art portuaires ou côtiers ou lorsqu'il risque de couler bas, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.
- § 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés par application du paragraphe 1er. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office.
- § 3. Les fonctionnaires ou agents de l'autorité ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés lorsqu'ils jugent nécessaire d'imposer cette mesure.

Art. 36.

Les mesures prescrites par les fonctionnaires ou agents de l'autorité, conformément au présent règlement, sont exécutées aux frais et aux risques et périls des propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons.

Chapitre VI. Dispositions diverses

A. Navigation de plaisance et pêche riveraine

Art. 37.

- § 1er. Il est interdit aux canots à rames, quelles que soient leurs dimensions et aux bâtiments de plaisance, dont la longueur hors tout est de 6 m ou moins, de prendre la mer lorsque, par vent venant de la mer, la force du vent au large est de 3 Beaufort ou plus et si, par vent venant de la terre, cette force est de 4 Beaufort ou plus.
- § 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux bâtiments de plaisance qui participent à des compétitions ou cours de navigation à voile organisés, à condition que les bâtiments y restent sous la surveillance effective des organisateurs.
- § 3. Pour l'application du § 1er, est considéré comme vent venant de la mer le vent qui, à un endroit déterminé, souffle parallèlement à la côte belge.
- § 4. Dans les ports, l'interdiction résultant du paragraphe 1er est indiquée de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, visible sur tout l'horizon.

Ces signaux sont hissés ou montrés:

- a) à Ostende, Zeebrugge et Nieuport: au sémaphore placé sur le bâtiment du pilotage;
- b) à Blankenberge: sur le mât placé à l'ouest du bâtiment de phare.

Aux endroits de la côte visés à [l'article 32](#), l'interdiction prévue au § 1er est signalée, au moyen d'une marque adéquate, par les autorités communales.

Art. 37.bis⁷

Il est interdit aux planches à voile de prendre la mer lorsque la force du vent est du 7⁸ ou plus (sur l'échelle de Beaufort). La pratique de la planche à voile est interdite du coucher au lever du soleil.

Art. 38.

§ 1er. Aux fins de la sécurité de la navigation, aucune compétition ni activité sportive ou de loisir en groupe ne peut avoir lieu dans la mer territoriale belge sauf avec l'autorisation du Directeur nautique du Service du Pilotage. La demande doit en être faite trois semaines au moins avant la date prévue. Ce fonctionnaire statue sans délai sur la demande et détermine les conditions dans lesquelles peuvent avoir lieu les compétitions ou les activités.

§ 2. Sont, sous réserve des dispositions du paragraphe 3, interdites dans les ports du littoral belge, les compétitions ou activités visées au paragraphe 1er ainsi que la pratique du ski nautique ou de la planche à voile.

§ 3. Dans les ports du littoral belge, des cours de navigation à voile ne peuvent être donnés qu'aux conditions fixées au paragraphe 1er. Ces conditions peuvent contenir des dérogations aux dispositions de [l'article 10](#), paragraphes 3, 8 et 9, si celles-ci sont compatibles avec la sécurité de la navigation dont l'autorité compétente à l'entière appréciation

Art. 39.

§ 1er. Le long des plages de la côte belge, aucun bâtiment ne peut prendre la mer qu'à partir des endroits désignés par les fonctionnaires de l'Administration des Voies navigables et dans les limites déterminées par eux. En outre, les planches à voile ne peuvent à ces endroits s'éloigner en mer qu'à une distance de 200 m.

§ 2. Le cas de force majeure excepté, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher de la plage à une distance de moins de 200 m sauf aux endroits indiqués en vertu du paragraphe premier.

§ 3. La distance de 200 m visée au présent article est calculée à partir de la laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

Art. 40.

§ 1er. La mise à l'eau, à partir de la plage, de filets ou de lignes à hameçons ne peut être effectuée:

1° qu'en dehors des endroits désignés conformément à [l'article 32](#), § 1er, et des zones désignées comme zones de baignade par l'autorité communale; et

2° dans une zone dont la limite en mer ne dépasse pas la distance de 150 m à compter de la laisse de basse mer dont question à [l'article 32](#), § 3.

Ces filets et lignes sont signalés d'une façon adéquate au moyen d'une ou plusieurs marques jaunes biens visibles.

§ 2.

1° les filets, autres que les chaluts, ou lignes à hameçons qui sont mis à l'eau à partir de bâtiments, doivent être constamment attachés à un bâtiment monté. La longueur des filets attachés à chaque bâtiment ne peut dépasser 50 m. Le bâtiment porte en outre les feux et marques prescrits par la Règle 26, c.

2° Pour autant que cela soit pratiquement possible, le matériel de pêche visé au présent paragraphe est marqué aux lettres et numéro du bâtiment auquel il appartient.

⁷ Arrêté royal du 4 mai 1999.

⁸ Arrêté royal du 31 mai 2001.

B. Autres activités

Art. 41.

Il est interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau soit à partir d'un bâtiment se trouvant dans la mer territoriale belge ou dans les ports du littoral belge soit sur les ouvrages d'art ou dans les dépendances de ces ports ou à partir des plages du littoral belge.

Art. 42.

Il est interdit d'utiliser des bâtiments dans la mer territoriale ou dans les ports du littoral belge, pour une forme quelconque de publicité sonore.

Art. 43.

Il est interdit de nager ou de se baigner dans les eaux des ports du littoral belge.

Chapitre VII. Dispositions finales

Art. 44.

Un exemplaire du présent règlement ainsi qu'une carte officielle à jour de la mer territoriale belge doivent se trouver à bord de tout bâtiment auquel s'applique le présent arrêté. Cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments affectés aux amusements de plage ni aux planches à voile.

Art. 45.

§ 1er. Sont chargés de veiller à l'exécution du présent règlement, sous réserve des dispositions prévues aux § 2 à 6:

- a) Les agents de l'Administration des Voies navigables;
- b) ⁹ Les agents mentionnés ci-après de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure:
 - a) les agents chargés du contrôle de la navigation;
 - b) l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ;
 - c) les agents du service de pilotage.
- c) Les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
- d) Les capitaines de port, les capitaines de port adjoints, les lieutenants de port, les éclusiers et maîtres de quai dans les limites de leur ressort administratif, étant entendu que le capitaine du port d'Ostende et ses subordonnés peuvent également assurer l'application de ce règlement:
 - a) dans le goulet du nouveau bassin de pêche de l'extrémité ouest du quai nord jusqu'à la pointe ouest du quai sud;
 - b) dans le goulet des nouveaux bassins de commerce;
 - c) dans le bassin à marée et le bassin Montgomery.
 - e) Le capitaine de port commissionné par la ville de Bruges, dans les limites du port de pêche de Zeebrugge, lequel, en ce qui concerne l'exécution du présent règlement, est considéré comme comprenant le bassin des bateaux de pêche jusqu'à la limite extérieure de son chenal d'accès;
- f) Les membres de la gendarmerie;
- g) Les fonctionnaires et agents de la police communale dans les communes sur le territoire desquelles se trouve un port ou qui sont situées le long de la côte.

⁹ Arrêté royal du 3 mai 1999.

- § 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes suivants, seuls les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation:
- 1° les agents de l'Administration des Voies navigables: [article 21](#), § 1er et 2, 3° et 4°, [article 22](#), § 4 à 10, [article 23](#) et [article 27](#) § 2;
 - 2° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°: [article 9](#), [article 10](#) à l'exception du paragraphe 3, [article 13](#), [article 15](#), [article 16](#), [article 19](#) § 1er, 7°, [article 20](#) § 4, [article 25](#), [article 27](#) § 1er et [article 28](#), § 1er et 3;
 - 3° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, a (police maritime), [article 27](#), § 3, dernière phrase, [article 28](#) § 2, dernière phrase, et [article 35](#);
 - 4° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, b (pilotage): [article 5](#) § 1er, [article 11](#), [article 30](#) et [article 31](#), l'avant dernier article pour autant que le départ se fasse depuis les ports du littoral belge.
- § 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation: les agents de l'Administration des Voies navigables ainsi que les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, désignés respectivement au § 1er, 1° et 2°: [article 10](#) § 4, [article 14](#), [article 17](#) et [article 18](#).
- § 4. Par dérogation au paragraphe 1er, 4°, les agents qui y sont mentionnés ne sont pas chargés de veiller à l'exécution des dispositions contenues à [l'article 5](#) § 1er, à [l'article 15](#), à [l'article 21](#), § 1er et 2, 3° et 4°, à [l'article 22](#), § 4 à 10, à [l'article 23](#), à [l'article 27](#), § 2, à [l'article 30](#) et à [l'article 32](#).
- En ce qui concerne le port de Zeebrugge, la dérogation mentionnée ci-dessus ne vaut pas pour l'application [de l'article 5](#) § 1er, de [l'article 15](#) et de [l'article 27](#), § 2.
- En ce qui concerne le port d'Ostende, les agents susvisés veillent à l'exécution de ce règlement dans la partie du bassin Montgomery située entre l'embarcadère sud à l'ouest du bassin et l'écluse Mercator, mais uniquement pour y régler le trafic vers ou venant de cette écluse.
- § 5. Le capitaine du port visé au § 1er, 5°, est chargé de veiller à l'exécution du présent règlement, à l'exception des articles et paragraphes mentionnés au § 4, premier alinéa.
- § 6. Les fonctionnaires de la Régie des Transports maritimes ou leurs mandataires sont, dans la zone portuaire déterminée dans l'article 1er de l'arrêté royal du 7 janvier 1980, seuls compétents pour assigner ou changer les emplacements de stationnement d'amarrage ou de mouillage.
- Néanmoins les fonctionnaires mentionnés au paragraphe 2, 4°, sont, dans les cas où la sécurité en général l'exige, par priorité compétents pour désigner ou changer ces emplacements.
- § 7. Les administrations communales et toutes personnes revêtues de l'autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte aux personnes visées dans les paragraphes précédents, pour veiller à l'application du présent règlement.

Art. 46.

- § 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les 3° et 4° sont remplacés par la disposition suivante:
- "3° dans les eaux maritimes belges telles qu'elles sont définies par l'article 1er, 5°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Les limites des ports du littoral sont celles définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 4 août 1981."
- § 2. A l'article 17 du même arrêté royal modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1973, sont apportées les modifications suivantes:

1° au paragraphe 2, les mots "à l'exception des planches à voile" sont insérés entre les mots "embarcations de plaisance" et "doivent";

2° le paragraphe 3 est rétabli dans la rédaction suivante:

"Les personnes qui pratiquent la planche à voile doivent porter une veste de sauvetage en bon état et de couleur vive."

Art. 47.

Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 20 juin 1977;

2° l'article 7 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant 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.

Art. 48.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1981.

Art. 49.

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Annexe 1 ([art. 15](#), § 1er)

1. Les navires de mer qui transportent les matières dangereuses suivantes:

a) plus de 100 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1.1. et 1.5.;

b) plus de 1 000 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1., 1.3. et 1.4. de matières de la classe 5.2.;

c) plus de 1 000 kg (total brut) acide cyanhydrique, trichlorure de bore, trifluorure de bore, acide bromhydrique, chlore, chlorure de cyanogène, trifluorure de chlore, diborane, dicyanogène, diméthylamine, éthylamine, oxyde d'éthylène, phosgène, fluor, acide fluorhydrique, méthylacétylène/propadiène (mélanges de), monométhylamine, chlorure de nitrosyle, gaz d'huile, tétrafluorure de silicium, monoxyde d'azote, monoxyde d'azote/trioxyde d'azote (mélanges de), triméthylamine, tryoxide d'azote, gaz à l'eau, gaz d'acide chlorhydrique, bioxyde de soufre, acide sulfhydrique,

doivent, aussi bien pendant la navigation qu'à l'arrêt, porter les feux et marques de jour suivants:

(i) de jour: le pavillon B du Code international des Signaux mesurant au moins 130 x 170 cm;

(ii) de nuit: deux feux rouges visibles sur tout l'horizon, à hauteur égale et espacés de 1 m; les feux doivent projeter une lumière ininterrompue d'une intensité égale.

2. Les feux et marques doivent être placés à l'endroit le plus apparent et à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.

3. Lorsque la visibilité est de moins de 2 000 m, les feux prévus pour la nuit doivent également être portés de jour.

4. Les dispositions sont également d'application aux navires de mer qui ont transporté en vrac des matières reprises dans la présente annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, c'est-à-dire les gaz et les vapeurs, qui peuvent provoquer un danger.

Annexe 2 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

1. 1 000 kg poids brut par matière des gaz suivants de la classe I d de l'annexe A de l'ADNR:
 - i) fluorure de bore et fluor du chiffre 3;
 - ii) matières des chiffres 5 et 8 a);
 - iii) acide chlorhydrique anhydre du chiffre 10;
 - iv) ammoniac du chiffre 14.
2. 5 000 kg poids brut, au total, de matières liquides inflammables de la catégorie Kx de la classe IIIa de l'annexe A de l'A D N R;
3. 1 000 kg poids brut, par matière de matières toxiques tombant sous 1, 2 a), 2 b), 3, 4 a), 12 a), 12 b), 12 d), 13, 14, 31 et 81 de la classe IV a de l'annexe A de l'A D N R;
4. 1 000 kg poids brut, par matière de matières corrosives tombant sous 6 a), 7, 9 et 14 de la classe V de l'annexe A de l'A D N R,

doivent porter les feux ou la marque suivante:

un feu rouge brillant allumé alternativement dans deux fanaux placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, avec une fréquence de 20 à 25 coups par minute dans chaque fanal et une marque formée par deux cônes rouges placés l'un au-dessus de l'autre, les pointes dirigées vers le bas.

Les dispositions sont également d'application à des bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 3 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

plus de 50 kg de poids brut, par classe, de matières de la classe Ia, Ib, Ic ou VII (excepté les matières tombant sous Ia, 15°, Ic, 1°a et VII, 50°) de l'annexe A de l'A D N R.,

doivent porter le feu ou la marque suivante:

un feu rouge brillant et une marque formée par un cône rouge, la pointe dirigée vers le bas.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 4 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

1. Plus de 5 000 kg poids brut, par classe de gaz inflammables (F) de la classe Id non repris à l'[annexe 2](#) et de matières de la catégorie Ko et K1 de la classe IIIa;
2. Plus de 25 000 kg poids brut, par classe de matières des classes Ie, II, IIb, IIc (excepté les matières tombant sous Ie 5), II 12) à 15), III b 1) et 9) à 11), IIc, 11), et de matières de la catégorie K2 de la classe IIIa,

doivent porter le feu ou la marque suivante:

un feu bleu brillant et une marque formée par un cône bleu la pointe dirigée vers le bas.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'il ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 5¹⁰

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. Nom et code d'appel du navire, et, le cas échéant, numéro OMI d'identification.
2. Nationalité du navire.
3. Longueur et tirant d'eau du navire.
4. Port de destination.
5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
6. Heure probable d'appareillage.
7. Itinéraire envisagé.
8. Appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classe de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de ce celles-ci/de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.

Annexe 6¹¹

Fiche de contrôle pour les navires.

A. Identification du navire.

Nom du navire	Armateur	Année de construction
---------------	----------	-----------------------

Pavillon	Jauge brute
----------	-------------

Port d'immatriculation	Longueur hors tout
------------------------	--------------------

Lettres ou chiffres distinctifs (indicatif d'appel)	n° d'identification OMI (le cas échéant
--	--

Société de classification Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer
---------------------------	--

Signe de classification	Coque	Machines
-------------------------	-------	----------

Machine de propulsion	Puissance
-----------------------	-----------

Agent

¹⁰ Arrêté royal du 9 décembre 1998.

¹¹ Arrêté royal du 9 décembre 1998.

Tirant d'eau	Avant	Milieu	Arrière
--------------	-------	--------	---------

Volume/masse du chargement dangereux ou polluant

B. Équipement de sécurité à bord

En parfait état de marche

Qui	Non	Défauts
-----	-----	---------

1. Construction et équipement technique

Machines principales et auxiliaires

Gouvernail principal

Gouvernail auxiliaire

Système d'ancrage

Appareils fixes d'extinction d'incendie

Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)

2. Équipement de navigation

Caractéristiques de manœuvre disponibles

Premier radar

Deuxième radar

Compas gyroscopique

Compas étalon magnétique

Radiogoniomètre

Echo-sonde

Autres moyens électroniques de positionnement

Instrument de mesure de la vitesse et de la distance (loch)

– vitesse dans l'eau

– vitesse sur le fond

3. Équipement radio

Équipement radiotélégraphique

Équipement radiotéléphonique

Équipement radio SMDSM

Équipement radio pour les engins de sauvetage

C. Documents.

Certificats/documents valides à bord

Qui	Non	Observations
-----	-----	--------------

Certificat international de jauge (1969)

Certificat de sécurité pour navires de passagers

Certificat de sécurité pour navire de charge

Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

Certificat de sécurité de l'équipement pour navire de charge

Certificat de sécurité radiotélégraphique pour

navire de charge
 Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge (1)
 Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (1)
 Certificat d'exemption (SOLAS)
 Certificat de franc-bord international
 Certificat international d'exemption pour franc-bord
 Certificat de classification
 Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
 Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS)
 Registre des hydrocarbures/ chargements dûment complété
 Certificat (international) d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 Certificat (international) d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)
 Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)
 Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse
 Permis d'exploiter des engins à grande vitesse
 Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses
 Données concernant la stabilité
 Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 Copie de l'attestation de sécurité (code ISM)
 Certificat de gestion de sécurité (code ISM)

(1) Ces certificats ne s'appliquent qu'aux navires construits avant le 1er février 1995.

D. Équipage de bord.

Titre professionnel d'aptitude (désignation précise)	délivré par (autorité compétente) à (localité/pays)	A localité/pays
--	---	-----------------

avec n°)

	Qui	Non	GM	
Capitaine			DSS*	
Premier officier				
Second officier				
Troisième officier				
Chef-mécanicien				
Premier officier mécanicien				
Second officier mécanicien				
Troisième officier mécanicien				
Opérateur radio				
* Cocher si titulaire d'un certificat général d'opérateur SMDSM				
Total des autres membres de l'équipage				sur le pont dans la salle des machines
Pilote hauturier pris à bord				

Date Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant.

Annexe 7

Système "A"

Système combiné cardinal et latéral (rouge à bâbord)

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. *Champ d'application.*

Le présent système s'applique (à l'exception des phares, feux à secteurs, feux d'alignements, bateaux-feux et bouées géantes) à toutes les marques fixes et flottantes servant à indiquer:

1.1.1. Les limites latérales des chenaux navigables.

1.1.2. Les dangers naturels et toutes autres obstructions telles que les épaves.

1.1.3. Les autres zones ou configurations remarquables importantes pour le navigateur.

1.1.4. Les dangers nouveaux.

1.2. *Catégories de marques.*

Le système de balisage comprend cinq catégories de marques dont toute combinaison peut être employée:

1.2.1. *Les marques latérales* dont l'emploi est lié à l'existence d'un sens conventionnel de balisage, généralement utilisées pour des chenaux bien définis. Ces marques indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre.

1.2.2. *Les marques cardinales* dont l'emploi est lié au compas du navire, indiquant le quadrant dans lequel le navire peut trouver des eaux saines.

1.2.3. *Les marques de danger isolé* signalant des dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines.

- 1.2.4. *Des marques d'eaux saines* indiquant qu'autour d'une telle marque les eaux sont saines (par exemple, marque de milieu de chenal).
- 1.2.5. Des marques n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation, mais indiquant une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques.
- 1.3. *Méthode employée pour caractériser les marques.*
La signification d'une marque est déterminée par l'un au moins des caractères suivants:
- 1.3.1. *de nuit*: couleur et rythme du feu;
- 1.3.2. *de jour*: couleur, forme, voyant.
2. MARQUES LATÉRALES
- 2.1. *Définition du sens conventionnel de balisage.*
Le sens conventionnel de balisage peut être défini, là où c'est nécessaire, de l'une des deux façons suivantes:
- 2.1.1. c'est le sens général que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau, ou
- 2.1.2. dans les zones autres que les précédentes, c'est un sens défini par convention qu'il convient que les autorités responsables définissent en détail, après consultation des pays voisins. Il convient en principe que ce sens suive les contours des continents dans le sens des aiguilles d'une montre.
Dans tous les cas, le sens conventionnel doit être indiqué dans les documents nautiques appropriés.
- 2.2. *Description des marques latérales.*
- 2.2.1. Bâbord.
Couleur: rouge.
Forme (bouées): cylindrique ou espar.
Voyant (le cas échéant): un seul cylindre rouge.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: rouge;
– rythme: quelconque.
- 2.2.2. Tribord.
Couleur: [verte](#).
Forme (bouées): conique ou espar.
Voyant (le cas échéant): un seul cône [vert](#), pointe en haut.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: verte.
– rythme: quelconque.
- 2.2.3. Lorsque les marques de bâbord ou de tribord ne sont pas identifiables d'après leur forme cylindrique ou conique, elles doivent, lorsque cela est possible, être dotées du voyant approprié.
- 2.2.4. *Numérotation ou lettres.*
Si des marques de rives de chenal sont numérotées ou portent des lettres, la succession des chiffres ou des lettres suit le sens conventionnel de balisage.
3. MARQUES CARDINALES
- 3.1. *Définition des quadrant et marques cardinales.*
- 3.1.1. Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO, dont l'origine est le point à marquer.
- 3.1.2. Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée.

- 3.1.3. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer dans le quadrant portant ce nom.
- 3.2. *Utilisation des marques cardinales.*
Une marque cardinale peut être utilisée, par exemple:
- 3.2.1. Pour indiquer que les eaux les plus profondes se trouvent dans le quadrant portant le nom de la marque.
- 3.2.2. Pour indiquer de quel côté d'un danger se trouvent les eaux saines.
- 3.2.3. Pour attirer l'attention sur une configuration particulière d'un chenal, comme un coude, une jonction, une bifurcation ou l'extrémité d'un banc.
- 3.3. *Description des marques cardinales.*
- 3.3.1. *Marque de quadrant Nord.*
Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes en haut.
Couleur: noire au-dessus du jaune.
Forme: charpente ou espar.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: blanche;
– rythme: [scintillant rapide](#) ou [scintillant](#).
- 3.3.2. *Marque de quadrant Est.*
Voyant: deux cônes noirs superposés, opposés par la base.
Couleur: noire avec une seule large bande horizontale jaune.
Forme: charpente ou espar.
Feu (lorsque la marque en est dotée)
– couleur: blanche;
– rythme: [scintillant rapide](#) (3) toutes les 5 secondes ou [scintillant](#) (3) toutes les 10 secondes.
- 3.3.3. *Marques de quadrant Sud.*
Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes en bas.
Couleur: jaune au-dessus de noire.
Forme: charpente ou espar.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: blanche;
– rythme: [scintillant rapide](#) (6) + [éclat long](#) toutes les 10 secondes ou [scintillant](#) (6) + [éclat long](#) toutes les 15 secondes.
- 3.3.4. *Marque de quadrant Ouest.*
Voyant: deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe.
Couleur: jaune avec une seule large bande horizontale noire.
Forme: charpente ou espar.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: blanche
– rythme: [scintillant rapide](#) (9) toutes les 10 secondes ou [scintillant](#) (9) toutes les 15 secondes.
4. MARQUES DE DANGER ISOLÉ
- 4.1. *Définition des marques de danger isolé.*
Une marque de danger isolé est une marque érigée sur ou mouillée au droit d'un danger isolé, entouré d'eaux saines.
- 4.2. *Description des marques de danger isolé.*

Voyant: deux sphères noires superposées.

Couleur: noire avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges.

Formes: charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée):

- couleur: blanche;
- rythme: à deux éclats groupés.

5. MARQUES D'EAUX SAINES

5.1. *Définition des marques d'eaux saines.*

Les marques d'eaux saines servent à indiquer qu'il existe des eaux saines tout autour de la marque. Ces marques comprennent les marques définissant les axes des chenaux et les milieux de chenal. Elles peuvent aussi être utilisées pour indiquer un atterrissage si celui-ci n'est pas indiqué par une marque cardinale ou latérale.

5.2. *Description des marques d'eaux saines.*

Couleur: bandes verticales rouges et blanches.

Forme: sphérique, charpente avec un voyant sphérique ou espar.

Voyant (le cas échéant): une seule sphère rouge.

Feu (lorsque la marque en est dotée):

- couleur: blanche;
- rythme: isophasé, à oscillations ou à éclat long toutes les 10 secondes.

6. MARQUES SPÉCIALES

6.1. *Définition des marques spéciales.*

Ces marques n'ont pas pour but principalement d'aider la navigation mais elles indiquent une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques appropriés. Ce sont par exemple, des:

6.1.1. Marques des stations d'acquisition de données océaniques (SADO).

6.1.2. Marques indiquant les dispositifs de séparation du trafic là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion.

6.1.3. Marques indiquant les dépôts de matériaux.

6.1.4. Marques indiquant des zones utilisées pour les exercices militaires.

6.1.5. Marques indiquant la présence de câbles ou d'oléoducs.

6.1.6. Marques indiquant des zones réservées à la plaisance.

6.2. *Description des marques spéciales.*

Couleur: jaune.

Forme: au choix, mais ne prêtant pas à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.

Voyant (le cas échéant): un seul voyant en forme de "X", jaune.

Feu (lorsque la marque en est dotée):

- couleur: jaune;
- rythme: quelconque, autre que ceux décrits dans les sections 3, 4 ou 5.

6.3. *Autres marques spéciales.*

6.2. Des marques spéciales autres que celles énumérées au 6.1. et décrites au peuvent être mises en place par l'administration responsable afin de faire face à des circonstances exceptionnelles. Ces marques ne devront pas prêter à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation et devront être mentionnées dans les documents nautiques appropriés et portées à la connaissance de l'AIMS aussitôt que possible.

7. DANGERS NOUVEAUX

7.1. *Définition des dangers nouveaux.*

L'expression "danger nouveau" est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les "dangers nouveaux" comprennent les obstructions naturelles tels que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine telles que les épaves.

7.2. *Signalisation des dangers nouveaux.*

7.2.1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le service responsable estime que le danger est particulièrement grave, au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.

7.2.2. Les feux de toutes les marques employées pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant approprié, latéral ou cardinal.

7.2.3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.

7.2.4. Une marque mise en place en double peut porter une balise radar, codée suivant la lettre "W" et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.

7.2.5. La marque mise en place en double peut être enlevée lorsque l'autorité responsable estime que l'information de l'existence du nouveau danger a été suffisamment diffusée.

Notes

- Lorsque pour des raisons exceptionnelles, une autorité estime que la couleur verte n'est pas satisfaisante, le couleur noire peut être utilisée.
- Le voyant constitué de deux cônes est le caractère distinctif le plus important des marques cardinales de jour. Il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque cône étant nettement séparé de l'autre.
- Feu scintillant à la cadence de 120 à 100 scintillements par minute.
- Feu scintillant à la cadence de 60 à 50 scintillements par minute.
- Durée de lumière de 2 secondes au moins.
- Le voyant constitué de deux sphères superposées est la caractéristique la plus importante de jour de toute marque de danger isolé; il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque sphère étant nettement séparée de l'autre.