

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

18 AOUT 1975. — Arrêté royal portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles

BAUDOUIIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 67 de la Constitution;

Vu la section III, article 2, du décret des 22 décembre 1789-janvier 1790 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives;

Vu la loi du 11 septembre 1895 contenant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895, notamment l'article 9;

Vu l'arrêté royal du 10 juillet 1896 portant approbation des statuts de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles;

Vu l'arrêté royal du 6 décembre 1897 substituant la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles à l'administration communale de cette ville, dans tous les droits, charges et obligations qui découlaient, pour cette administration, des dispositions réglementaires qui régissent cette voie navigable;

Vu les statuts de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, notamment l'article 2;

Vu la demande de la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, tendant à la révision de certains tarifs et rétributions pour l'utilisation des installations du canal de Bruxelles au Rupel;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le règlement annexé au présent arrêté royal règle la police et la navigation sur le canal de Bruxelles au Rupel.

Art. 2. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 30 décembre 1871 portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel, modifié notamment par les arrêtés royaux des 30 mars et 18 octobre 1874, 25 mars 1882, 6 décembre 1897, 20 mai 1898, 4 avril 1899, 22 décembre 1902, 17 février 1910 et 1er décembre 1922;

2° l'arrêté royal du 25 mars 1924 portant nouveau règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles, modifié notamment par les arrêtés royaux des 21 septembre 1927, 30 septembre 1930, 23 janvier 1931, 1er février et 23 mars 1932, 6 mars et 24 juillet 1937, 4 février 1938, par les arrêtés du Régent des 20 novembre 1945, 29 avril 1948 et 30 mars 1949 et par les arrêtés royaux des 30 novembre 1957 et 15 mai 1962.

Art. 3. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril, le 18 août 1975.

BAUDOUIIN

Par le Roi :
Le Ministre des Travaux publics,

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

18 AUGUSTUS 1975. — Koninklijk besluit houdende het reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 67 van de Grondwet;

Gelet op de afdeling III, artikel 2, van het decreet van 22 december 1789-januari 1790 betreffende de inrichting van de grondvergaderingen en van de bestuursvergaderingen;

Gelet op de wet van 11 september 1895 houdende de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1895, inzonderheid op artikel 9;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 juli 1896 houdende goedkeuring van de statuten van de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel;

Gelet op het koninklijk besluit van 6 december 1897 waarbij de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel in de plaats van het gemeentebestuur van die stad is gesteld terzake van alle rechten, lasten en verplichtingen die voor dat bestuur ontstaan waren uit de op die waterweg toepasselijke verordenende bepalingen;

Gelet op de statuten van de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, inzonderheid op artikel 2;

Gelet op het verzoek van de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, er toe strekkende sommige tarieven en retributies voor het gebruik van installaties van het Kanaal van Brussel naar de Rupel te herzien;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegd reglement regelt de politie en de scheepvaart op het kanaal van Brussel naar de Rupel.

Art. 2. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 30 december 1871 houdende politie en scheepvaartreglement van het kanaal van Brussel naar de Rupel, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 30 maart en 18 oktober 1874, 25 maart 1882, 6 december 1897, 20 mei 1898, 4 april 1899, 22 december 1902, 17 februari 1910 en 1 december 1922;

2° het koninklijk besluit van 25 maart 1924 houdende nieuw politie- en scheepvaartreglement van het kanaal van Brussel naar de Rupel, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 21 september 1927, 30 september 1930, 23 januari 1931, 1 februari en 23 maart 1932, 6 maart en 24 juli 1937, 4 februari 1938, door de Regentsbesluiten van 20 november 1945, 29 april 1948 en 30 maart 1949 en door de koninklijke besluiten van 30 november 1957 en 15 mei 1962.

Art. 3. Onze Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril, 18 augustus 1975.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Openbare Werken,

S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles

REGLEMENT RELATIF AU CANAL MARITIME DE BRUXELLES AU RUPEL ET AUX INSTALLATIONS MARITIMES DE BRUXELLES

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 4e et le 5e 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.

Art. 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 temporairement pas 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'inférieur », 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;

N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel

REGLEMENT BETREFFENDE HET ZEEKANAAL VAN BRUSSEL NAAR DE RUPEL EN DE HAVENINRICHTINGEN VAN BRUSSEL

TITEL I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. § 1. Dit reglement is van toepassing op het zee-kanaal van Brussel naar de Rupel en zijn aanhorigheden vanaf zijn verbinding met het kanaal van Charleroi, aan het benedenhoofd van de brug van het Sainteletteplein tot aan de inge-beelde lijn die, afwaarts de toegangseul tot de Rupel te Wintham, door het wit bakenlicht en een punt op halve afstand van en tussen de vierde en de vijfde dukdalf, vanaf de sluis, de dijken verbindt, en op zijn vertakking van Willebroek naar de Rupel tot de inge-beelde lijn die de benedenhoofden van de toegangseul te Klein-Willebroek verbindt.

§ 2. Het zeekanaal van Brussel naar de Rupel omvat :

A. De haven, met :

a) het Beco-dok dat zich uitstrekt van het benedenhoofd van de vaste brug van het Sainteletteplein tot het benedenhoofd van de vaste wegbrug aan het Redersplein;

b) het Vergote-dok dat zich uitstrekt vanaf het benedenhoofd van de vaste wegbrug aan het Redersplein tot aan het benedenhoofd van de vaste wegbrug aan het Jules de Troozplein, « Lakenbrug » genaamd;

c) het verbindingskanaal dat zich uitstrekt van het benedenhoofd van de vaste wegbrug aan het Jules de Troozplein tot aan het benedenhoofd van de Van Praetbrug.

B. De voorhaven, die zich uitstrekt van het benedenhoofd van de Van Praetbrug tot aan het benedenhoofd van de weg- en spoorbrug van Buda.

C. De industriële haven, die volgende secties omvat :

a) de sectie van het kanaal die zich uitstrekt van het benedenhoofd van de weg- en spoorbrug van Buda tot het benedenhoofd van de hefbrug te Grimbergen;

b) sectie van het kanaal die zich uitstrekt van het benedenhoofd van de hefbrug te Grimbergen tot het benedenhoofd van de hefbrug te Kapelle-op-den-Bos;

c) de sectie van het kanaal die zich uitstrekt van het benedenhoofd van de hefbrug te Kapelle-op-den-Bos tot aan de uitmonding van het kanaal in de Rupel te Wintham;

d) de vertakking van Willebroek naar de Rupel tot de benedenhoofden van de toegangseul te Klein-Willebroek.

Art. 2. Behoudens andersluidende bepalingen wordt in dit reglement verstaan onder :

a) « vaartuig », een zee- of binnenvaartuig, met inbegrip van kleine vaartuigen en veerponden, alsmede drijvende werktuigen;

b) « motervaartuig », een vaartuig dat door eigen mechanische voortstuwingsmiddelen wordt voortbewogen, ongeacht of het daarbij al dan niet zeil voert of dat gedurende de vaart zijn voortstuwingswerktuigen tijdelijk niet in werking zijn;

c) « zeilvaartuig », elk vaartuig dat onder zeil is en geen voortstuwingsmachines gebruikt;

d) « zeevaartuig », elk vaartuig dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

e) « binnenvaartuig », elk vaartuig dat gewoonlijk de binnenweteren bevaart of hiertoe bestemd is;

f) « groot vaartuig » of « vaartuig met bijzondere afmetingen », elk vaartuig dat wegens zijn lengte of zijn diepgang en in verband met de toestand van het vaarwater bezwaarlijk voor andere vaartuigen kan uitwijken, en als zodanig door de havenkapitein wordt beschouwd;

g) « sleep », een samenstel van één of meer vaartuigen of vloten en gesleept door én of meer motorvaartuigen; deze motorvaartuigen maken deel uit van de sleep;

h) « duweenheid », een hechtsamenstel bestaande uit een duwboot en één of meer duwbakken waarvan er ten minste één vóór de duwboot is gekoppeld;

i) « duwboot », een vaartuig met eigen mechanische voortstuwingsmiddelen dat deel uitmaakt van een duweenheid en gebouwd of ingericht is om deze eenheid door duwen voort te bewegen;

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, en 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 Ier. — Conditions requises pour être admis à naviguer

Art. 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.

j) « duwbak », een vaartuij dat gebouwd of in het bijzonder ingericht is om door een duwboot te worden geduwd;

k) « drijvend werktuig », een drijvend bouwsel met machines dat bestemd is om op waterwegen of in havens gebruikt te worden (baggermolens, drijvende bokken en kranen, elevators, enz.);

l) « varend vaartuij », een vaartuij dat noch ten anker of gemeerd ligt, noch aan de grond zit;

m) « pleziervaartuij of -bootje », elk vaartuij dat bestemd is voor een sportief of ontspannings- en niet-winstgevend doeleinde;

n) « zichtbaar », waarneembaar bij donkere nacht en heldere dampkring (term gebezigd met betrekking tot lichten);

o) « des daags », de tijd begrepen tussen zonsopgang en zons-
ondergang;

p) « des nachts », de tijd begrepen tussen zons-
ondergang en zonsopkomst;

q) « korte stoot », een geluidsein van ongeveer één seconde;

r) « lange stoot », een geluidsein van ongeveer vier tot zes seconden;

s) « aangehouden stoot », een geluidsein van tien seconden of langere duur;

t) « kapitein » of « schipper », ieder persoon die belast is met de leiding van een vaartuij, alsmede ieder persoon die hem vervangt, of ieder persoon die deze leiding in feite neemt;

u) « de Vennootschap », de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel;

v) de uitdrukking « de bevoegde personen » :

de havenkapitein en zijn adjunkten;
de ingenieurs, conducteurs en toezichters van de technische diensten van de Vennootschap, de beambten gelast met het toezicht op of de bediening van de sluizen, bruggen, overlaten en elk ander kunstwerk;
de beëdigde ambtenaren en agenten van de Vennootschap.

TITEL II. — Scheepvaartvoorschriften

HOOFDSTUK I. — Voorwaarden om te mogen varen

Art. 3. § 1. a) Geen vaartuij mag varen indien zijn afmetingen en deze van zijn lading het schutten en de gemakkelijke doorvaart van de kunstwerken niet in alle veiligheid toelaten, indien het dreigt te zinken tengevolge van een constructiefout, ouderdom, overlading, averij of van om het even welke andere oorzaak, of indien het gevaar oplevert voor de scheepvaart of voor de kunstwerken.

b) Bij het invaren van het kanaal moeten de kapiteins zich op het bureel van de sluismeester en op het ontvangkantoor melden om er aangifte te doen van :

hun naam, voornamen en woonplaats;
de naam of de kenspreuk, de tonnemaat en de diepgang van hun vaartuij;

de omvang en de aard van hun lading;
de plaats van waar ze komen en waarheen ze varen, en om er alle bewijsstukken voor te leggen tot staving van hun verklaringen. Dezelfde aangifte moet worden gedaan bij het verlaten van het kanaal.

§ 2. De nuttige afmetingen van de kunstwerken worden bepaald door de vennootschap. Elke wijziging van deze karakteristieken zal het voorwerp uitmaken van een bericht aan de schipperij dat zal aangeplakt worden aan de bruggen, de sluizen, de burelen van de havenkapiteins en op de ontvangkantoren van de scheepvaartrechten.

§ 3. Behoudens afwijking toegestaan door de havenkapitein, moeten de afmetingen van een vaartuij, om in een sluis toegelaten te worden aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) voor de sluis te Wintam en de hoofdsluizen te Willebroek en Kapelle o/d Bos : moet de lengte van het vaartuij minstens 8 meter en de breedte minstens 1 m minder bedragen dan de nuttige afmetingen van de sluis en zijn diepgang mag niet meer dan 5,80 m bedragen;

b) voor de kleine sluizen te Willebroek en Kapelle o/d Bos : moet de lengte van het vaartuij minstens 0,50 m en de breedte minstens 0,30 m minder bedragen dan de nuttige afmetingen van de sluis en zijn diepgang mag 2,50 m niet overschrijden;

c) voor de sluis te Klein-Willebroek : moet de lengte van het vaartuij minstens 1 m en de breedte minstens 0,80 m minder bedragen dan de nuttige afmetingen van de sluis en zijn diepgang mag 1,80 m niet overschrijden.

§ 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.

Art. 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.

Art. 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 de 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 n° 2 du présent règlement. Cette annexe donne conjointement les couleurs et la signification de ces signes.

§ 4 De maximale hoogte van de vaartuigen boven de waterspiegel is beperkt tot 30 m. De hoogte van de lading van de vaste delen van het vaartuig boven de waterspiegel moet 0,30 m minder bedragen dan de bruikbare vrije hoogte.

§ 5. De drijvende werktuigen en alle andere speciale vaartuigen worden op het kanaal slechts toegelaten mits akkoord van de havenkapitein. Geen enkele sleep, vlot, duweenheid mag zonder zijn bijzondere toelating gevormd worden. Deze toelating zal alle na te leven voorwaarden bevatten.

§ 6. Geen enkel deel van een vaartuig mag onder de kiel zodanig uitsteken dat de grootste toegelaten diepgang overschreden wordt.

§ 7. Bij de vaartuigen die meer dan 10 ton meten mag de lastlijn zich nooit minder dan 30 cm onder om het even welke opening bevinden, waardoor water in het vaartuig kan binnendringen, noch om het even waar het gangboord overschrijden.

§ 8. a) In uitzonderlijke gevallen mag de havenkapitein de doorgang toelaten van vaartuigen waarvan de afmetingen deze voorzien door het reglement overtreffen;

b) De kapiteins moeten er rekening mee houden dat in uitzonderlijke gevallen en tijdens droogteperiodes of periodes van hoge waterstand de toegelaten diepgang gewijzigd kan worden; uitgezonderd wanneer ingevolge heikracht zulks niet tijdig kan geschieden, maken deze wijzigingen het voorwerp uit van mededelingen die aan de sluisen, aan de ontvangkantoren en aan de zetel van de Vennootschap worden aangeplakt.

Art. 4. De binnenvaartuigen moeten op hun achtersteven de volgende aanduidingen, in letters van minstens 0,08 m hoog, dragen: de naam en maximum tonnage van het schip, de naam, de beginletters van de voornamen en de woonplaats van de eigenaar.

Behoudens uitzonderlijke toelating van de havenkapitein worden de zeevaartuigen slechts tot de vaart op het kanaal toegelaten wanneer zij beschikken over de bijstand van een door de Vennootschap erkende loods. Het loods en het meren geschieden overeenkomstig de bepalingen van het bijzonder reglement vastgesteld door de Vennootschap.

Art. 5. § 1. De onderzoeken nodig om zich te vergewissen van de deugdelijkheid van een vaartuig of van zijn lading mogen op gelijk welk punt van de waterweg uitgevoerd worden door de hoofd-ingenieur-directeur, de havenkapitein of hun afgevaardigden.

§ 2. Elk vaartuig in slechte staat bevonden wordt opgehouden en mag zich niet verplaatsen alvorens behoorlijk hersteld te zijn.

§ 3. De deklading van de schepen moet zich tenminste 10 cm binnen het vlak der zijgangen van het vaartuig bevinden en moet zodanig gestuwd worden dat zij tijdens het stilliggen of het varen van de vaartuigen niet in de bedding van de waterweg kan vallen.

Art. 6. De minimum bemanning aan boord van de binnenvaartuigen die op het Zeekanaal van Brussel naar de Rupel varen, is vastgesteld volgens de bepalingen van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Art. 7. Elk kapitein of ieder ander persoon aan boord van de vaartuigen die door nalatigheid, onbekwaamheid, dronkenschap, vrijwillige verkeerde manoeuvres stoornis veroorzaakt, de vaart der vaartuigen hindert of vertraagt, moet op de eerste vordering van de havenkapitein vervangen worden.

Hij is tevens strafbaar met de straffen bedoeld in artikel 87.

Art. 8. § 1. Om te varen moet elk vaartuig uitgerust zijn met de nodige tuigage, touwen, sleep- en voortstuwingsmiddelen die nodig zijn voor een veilige, vlotte en regelmatige vaart, en met de voorgeschreven hulpmiddelen.

§ 2. Ieder kapitein moet de nodige maatregelen nemen om de visuele en de geluidseinen waar te nemen die door andere vaartuigen of door de bevoegde personen worden gegeven, en om de mondelinge mededelingen van deze laatste op te nemen.

§ 3. De kapiteins moeten de voorschriften naleven en rekening houden met de aanwijzingen, die aan hen worden kenbaar gemaakt door in de volgende paragrafen bedoelde tekens en seinen die in de waterweg of op de oevers van de waterweg geplaatst zijn.

§ 4. 1. De tekens dienende om de gebruiker van de waterweg een verbod, een gebod of een beperking op te leggen dan wel om hen een aanwijzing te geven, zijn afgebeeld in bijlage 2 van dit reglement. Deze bijlage vermeldt eveneens de kleuren en de betekenis van deze tekens.

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 :

1. un feu rouge intermittent sur la rive droite;
2. un feu vert intermittent sur la rive gauche;
3. un feu blanc isophasé pour indiquer que la voie d'eau bifurque;

b) le jour :

1. un signe triangulaire rouge, placé sur sa pointe, sur la rive droite;
2. un signe triangulaire noir, placé la pointe en l'air, sur la rive gauche;
3. 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.

Art. 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 Etats 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.

Art. 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. De betekenis van een teken kan worden aangevuld door een aanduiding aangebracht op het teken zelf. Deze aanvulling kan ook aangeduid worden op een rechthoekig wit bordje dat boven- of onderaan het teken of op een driehoekig wit bordje dat aan de zijkant van het teken wordt toegevoegd. De toegevoegde bordjes zijn in bijlage 2 afgebeeld.

3. a) De rechthoekige bordjes toegevoegd bovenaan het teken duiden aan de afstand in meter, na dewelke het voorschrift of de bijzonderheid aangegeven door het teken van kracht is.

b) De rechthoekige bordjes toegevoegd onderaan het teken vermelden aanvullende verklaringen of aanwijzingen betreffende het door het teken opgelegd verbod, gebod of beperking.

c) De driehoekige bordjes toegevoegd aan de zijkant van het teken geven de richting aan van het kanaalvak en desgevallend de afstand waarop de door het teken aangeduide bepaling van kracht is.

§ 5. Voor de afbakening van de waterweg dan wel ter aanduiding van een vaste hindernis in de waterweg kunnen door de Vennootschap de volgende tekens seinen worden aangebracht :

a) des nachts :

1. een rood onderbroken licht langs de rechteroever;
2. een groen onderbroken licht langs de linkeroever;
3. een wit isofaas licht ter aanduiding van een splitsing van de waterweg;

b) des daags :

1. een rood geverfd driehoekig teken met de punt naar beneden, langs de rechteroever;
2. een zwart geverfd driehoekig teken met de punt naar boven, langs de linkeroever;
3. twee driehoekige tekens boven elkaar geplaatst met de punt naar elkaar toe. De bovenste driehoek is rood, de onderste zwart geverfd. Dit dubbel teken duidt een splitsing aan van de waterweg.

Art. 9. § 1. Elk kapitein moet in het bezit zijn van de volgende documenten :

a) onderhavig reglement;

b) een exemplaar van de laatste uitgave van de « Voorschriften betreffende de Politie en de Scheepvaart » met alle niet vervallen addenda, uitgegeven door de Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen van het Ministerie van Openbare Werken;

c) één of meer geldige cognossementen naargelang er één of verschillende partijen goederen vervoerd worden of gedurende de reis geladen of gelost worden;

d) de vaarvergunning of het kwijtschrift blijkens hetwelk de rechten voor de verplaatsing of het verblijf op het kanaal werden betaald, alsmede het sluisbriefje;

e) een monsterrol of naamlijst die voor elk lid van de bemanning de naam, voornaam, geslacht, geboorteplaats en -datum, nummer en plaats van uitreiking van het officieel identiteitsbewijs en de functie aan boord moet vermelden.

§ 2. De kapitein van een binnenvaarttuig moet bovendien in bezit zijn van de in goede staat bewaarde meetbrief, betreffende een meting die niet meer dan 10 jaar tevoren werd uitgevoerd, uitge-reikt door, hetzij :

a) een belgische scheepsmeter, overeenkomstig de bepalingen van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

b) de bevoegde autoriteiten van een der staten die gebonden zijn door de van kracht zijnde internationale Conventie, volgens reglementen die in overeenstemming zijn met de bepalingen van die Conventie en van haar aanhangsel.

§ 3. In uitzonderlijke gevallen kan de Havenkapitein evenwel, op aanvraag van de kapitein, een schriftelijke toelating verlenen om met een ledig vaarttuig, zonder meetbrief een bepaalde reisweg af te leggen. Die aanvraag moet vermelden : de redenen waarop ze steunt, de af te leggen reisweg, de maximum tonnemaat, lengte, breedte, grootste diepgang en motorvermogen van het vaarttuig, evenals de naam en adres van de eigenaar.

§ 4. Deze reglementen en documenten moeten worden getoond op elke vordering van de bevoegde personen. De kapitein moet zich daartoe aan wal begeven.

Art. 10. § 1. De pleziervaartuigen van minder dan drie ton worden op het kanaal slechts gedoogd. De havenkapitein mag de doorvaart, het aanleggen en het stilleggen ervan weigeren om het even waar zij de scheepvaart kunnen hinderen.

§ 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. Sauf les exceptions prévues à alinéa 5, b et c, ci-après, tous les bâtiments de plaisance, quel que soit leur tonnage, doivent être munis d'une plaque d'immatriculation délivrée par la Société, portant un numéro et l'année de la délivrance. Cette plaque est fixée à la poupe, côté tribord, par les soins du propriétaire.

§ 5. Le prix de cette plaque d'immatriculation est fixé par la Société.

a) Les plaques ne sont délivrées qu'après vérification des documents de bord par le capitaine du port et production de la preuve du paiement;

b) Les bâtiments de plaisance étrangers qui séjournent moins d'un mois dans les eaux du canal ne sont pas soumis aux obligations relatives à la plaque d'immatriculation. Ces bâtiments doivent acquitter les droits de navigation ou d'entrée prévus pour les bâtiments de leur catégorie;

c) Les petites embarcations de plaisance mues à la rame, telles que barquettes ou canoës qui, en dehors de courtes périodes d'utilisation ayant lieu exclusivement le jour, sont remisées ailleurs que dans les eaux du canal, peuvent naviguer gratuitement et sont exonérées de la plaque d'immatriculation.

§ 6. Chacune des plaques est personnelle à son titulaire; elle doit être renouvelée chaque année avant le 1er mars. Elle doit également être renouvelée en cas de perte ou en cas de changement de propriétaire du bâtiment.

Art. 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.

Art. 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

Art. 13. § 1. a) Le canal maritime est accessible nuit et jour à la navigation.

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 1er alinéa du présent article, sans que la taxe prévue à cet alinéa soit due. La durée de cette décision ne peut dépasser quinze jours.

Art. 14. § 1. Les bâtiments doivent porter la nuit, quelque 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 l'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.

§ 2. De pleziervaartuigen van drie ton of meer worden gelijkgesteld met handelsvaartuigen. Ze moeten zich houden aan de instructies van de havenkapitein.

§ 3. Alle pleziervaartuigen moeten aan weerszijden van de voorsteven de naam van het vaartuig en op de achtersteven de naam van de thuishaven dragen in letters van 0,08 m hoogte, en boven of onder de naam van de thuishaven de naam van de eigenaar in letters van 0,04 m hoogte.

§ 4. Behoudens de uitzonderingen voorzien in § 5, b en c, hierna, moeten alle pleziervaartuigen, van welke tonnemaat ook, voorzien zijn van een inschrijvingsplaat, afgeleverd door de Vennootschap, waarop het nummer en het jaar van aflevering staat. Deze plaat wordt door de zorgen van de eigenaar op de achtersteven, stuurboordzijde, aangebracht.

§ 5. De prijs van deze inschrijvingsplaat wordt vastgesteld door de Vennootschap.

a) De platen worden slechts afgeleverd na inzage van de vereiste boorddocumenten door de havenkapitein en na overlegging van het bewijs van betaling;

b) De buitenlandse pleziervaartuigen die minder dan één maand op het kanaal verblijven zijn niet onderworpen aan de verplichtingen betreffende de inschrijvingsplaat. Deze vaartuigen moeten nochtans de scheepvaartrechten of inkomrechten betalen die voor de vaartuigen van hun categorie zijn voorzien;

c) De kleine pleziervaartuigen zoals roeibootjes en kano's die uitsluitend met riemen worden voortbewogen en die, buiten korte gebruiksperiodes overdag, elders dan in de wateren van het kanaal geborgen worden, mogen kosteloos varen en zijn vrijgesteld van het voeren van de inschrijvingsplaat.

§ 6. Elke inschrijvingsplaat behoort persoonlijk toe aan de houder; zij moet jaarlijks vóór 1 maart worden hernieuwd. Zij moet insgelijks vernieuwd worden ingeval van verlies of bij verandering van eigenaar van het vaartuig.

Art. 11. Iedere achterboot wordt geïdentificeerd door de naam en het inschrijvingsnummer van het schip waarbij zij behoort. Deze identificatiemerken moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar op de boot aangebracht worden; aanbrenging in olieverf wordt als onuitwisbaar beschouwd.

Art. 12. De bevoegde personen hebben het recht elk vaartuig, waarvoor bovenstaande voorschriften niet werden nagekomen, te doen stilsthouden en van ambtswege naar een door hen aangewezen plaats te doen varen, waar het zal opgehouden worden tot de schipper de voorschriften heeft opgevolgd.

HOOFDSTUK II

Voorschriften betreffende in de vaart zijnde vaartuigen

Afdeling I. — Scheepvaarturen, lichten en seinen

Art. 13. § 1. a) Het zeekanaal is dag en nacht toegankelijk voor de scheepvaart.

b) Voor de doorvaart van de sluisen buiten de normale bedieningsuren die door de Vennootschap zijn vastgesteld, is evenwel een recht verschuldigd waarvan het bedrag door de Vennootschap wordt bepaald.

c) De normale bedieningsuren van de kunstwerken en het bedrag van dat recht worden ter kennis gebracht van de belanghebbenden door berichten en aanplakbrieven aan de sluisen, aan de ontvangkantoren en aan de kantoren van de havenkapitein.

§ 2. Wanneer zich in één of meer panden belemmeringen voordoen, dan wel om veiligheidsredenen, kan de Vennootschap de scheepvaart verplichtend maken buiten de uren in § 1 van dit artikel bedoeld. Het recht bedoeld in § 1 is alsdan niet verschuldigd. Deze maatregel zal nooit meer dan vijftien dagen in voege zijn.

Art. 14. § 1. De vaartuigen moeten des nachts, welke ook de weersgesteldheid zij, en des daags wanneer de zichtbaarheid beperkt is, de lichten voeren voorgeschreven in de volgende artikelen.

§ 2. Gedurende de tijd dat het voeren van lichten verplicht is, mogen geen andere lichten worden getoond die voor de voorgeschrevene kunnen aangezien worden of die de zichtbaarheid of de kenbaarheid daarvan verminderen. Dezelfde regel geldt des daags voor de voorgeschreven seinen.

§ 3. Het is voor alle vaartuigen verboden verblindende lichten te gebruiken op zodanige wijze dat daaruit voor andere vaartuigen gevaar of hinder ontstaat.

§ 4. Zeevaartuigen die onder toepassing vallen van de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee zijn verplicht hun lichten op de lichtsterkte te houden die bij voormelde bepalingen zijn voorgeschreven.

Art. 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.

Art. 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 1 500 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 1 000 mètres.

Art. 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.

Art. 18. 1. Tout bâtiment à moteur doit, pendant la durée d'une opération de romorquage, 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.

Art. 15. § 1. Elk varend binnenvaartuig moet des daags, in de top van de mast of op een hoogte van tenminste 3 meter boven de romp een rode vlag met wit vierkant in het midden, voeren.

§ 2. De vaartuigen die krachtens artikel 41 van dit reglement, voorrang van doorvaart genieten aan de sluizen en beweegbare bruggen moeten een rode wimpel voeren.

Art. 16. Een motorvaartuig moet, wanneer het varende is de hiernavermelde lichten voeren :

A. Toplicht.

1. Aan of vóór de fokkemast, of bij gebrek aan zodanige mast, op het voorschip van het vaartuig, een lantaarn, zodanig ingericht, dat zij een gelijkmatig en onafgebroken helder wit licht doet schijnen over een boog van de horizon van 20 kompasstreken, en zodanig geplaatst dat zij licht werpt over 10 kompasstreken, ter weerszijden van het vaartuig, te weten van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars aan elke zijde.

2. Dit licht moet op motorvaartuigen, korter dan 32 meter, op ten minste 2 meter boven de romp gevoerd worden; in elk geval moet het hoger gevoerd worden dan de onder B en C, bedoelde zijlichten. Op alle andere motorvaartuigen moet het gevoerd worden op een hoogte boven de romp van ten minste de breedte van het vaartuig, met dien verstande, dat het licht niet hoger dan 12 meter boven de romp behoeft te worden gevoerd.

3. Het licht moet op een afstand van ten minste 3 000 meter zichtbaar zijn.

B. Groen zijlicht.

Aan stuurboordzijde een lantaarn, zodanig ingericht, dat zij een gelijkmatig en onafgebroken groen licht doet schijnen over een boog van de horizon van 10 kompasstreken en zodanig geplaatst dat zij licht werpt van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars.

C. Rood zijlicht.

1. Aan bakboordzijde een lantaarn, zodanig ingericht, dat zij een gelijkmatig en onafgebroken rood licht doet schijnen over een boog van de horizon van 10 kompasstreken en zodanig geplaatst, dat zij licht werpt van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars.

2. De onder B en C, vermelde zijlichten moeten op een afstand van ten minste 1 500 meter zichtbaar zijn. De lantaarnen moeten aan de binnenboordzijde voorzien zijn van een scherm, geschilderd in de kleur van het daarop uitstralend licht, welk scherm tot een afstand van ten minste 40 centimeter van het voorvlak van de lantaarn naar voren doorloopt en zo gesteld is, dat het belet, dat het stuurboords- of groene licht van bakboordzijde en het bakboords of rode licht aan stuurboordzijde gezien kan worden.

3. Deze lichten mogen op motorvaartuigen, korter dan 10 meter, gevoerd worden tegen elkander geplaatst of in een lantaarn op of bij de voorsteven, mits voldaan worde aan de bovengestelde eisen. Worden de lichten in een lantaarn gevoerd, dan moet aan de voorzijde, buiten het glas, op de scheiding van groen en rood, een scherm van ten minste 15 centimeter lengte in de richting van de lengte-as van het vaartuig zijn aangebracht.

D. Heklicht.

1. Aan het hek, een lantaarn, zodanig ingericht dat zij een gelijkmatig en onafgebroken wit licht doet schijnen over een boog van de horizon van 12 kompasstreken, of zes streken van recht achteruit aan elke zijde.

2. Dit licht moet op een afstand van ten minste 1 000 meter zichtbaar zijn.

Art. 17. Een motorvaartuig, dat varende is, mag, behalve de in artikel 16 voorgeschreven lichten, een tweede wit toplicht voeren van dezelfde inrichting en zichtbaarheid als het, in dat artikel onder A genoemde. Die twee toplichten moeten in de richting der kiellijn geplaatst zijn, zodanig dat het achterste ten minste 4 m. 50 hoger is dan het voorste en de horizontale afstand tussen de beide lichten groter is dan de verticale.

Art. 18. 1. Ieder motorvaartuig moet gedurende het uitoefenen van enige sleepdienst, behalve het in artikel 16 onder A omschreven licht, een tweede toplicht voeren.

2. Dit licht moet in inrichting en zichtbaarheid overeenkomen met het in artikel 16 onder A omschreven toplicht en op een afstand van ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,80 m loodrecht boven dat toplicht gevoerd worden.

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 de 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.

Art. 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 1 800 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 portent 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 § 1er, 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.

Art. 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.

Art. 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 1 800 mètres. En outre, ces bâtiments doivent porter les feux de côté et de poupe prescrits à l'article 16 sub. B, C et D.

Art. 22. 1. Les règles suivantes sont applicables aux bâtiments qui, à cause de leur longueur ou de leur tirant d'eau-longueur et 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 3 600 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 les dites eaux, s'y met au mouillage ou s'y échoue.

Art. 23. Les unités de poussage faisant route, et dont la plus grande longueur et la plus grande largeur ne dépassent pas respectivement 110 mètres et 12 mètres doivent porter les feux prescrits à l'article 16.

3. Ten behoeve van het sturen op het gesleept wordende vaartuig mag het slepende vaartuig zijn hekklicht vervangen door een achter de schoorsteen of de achtermast geplaatst helder wit licht, van dezelfde inrichting en zichtbaarheid als het hekklicht, bedoeld in artikel 16 onder D.

4. Worden verscheidene motorvaartuigen gelijktijdig gebezigd voor het slepen van een of meerdere vaartuigen, dan moet elk slepend vaartuig, behalve de in het eerste en het tweede lid van dit artikel bedoelde lichten een derde helder wit licht van gelijke inrichting en zichtbaarheid voeren ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,80 m onder of boven deze lichten.

Art. 19. 1. Zeilvaartuigen van 20 meter lengte en meer, die varend gesleept of onder zeil zijn, moeten de zijlichten voeren in artikel 16 onder B en C voorgeschreven voor de motorvaartuigen, en het hekklicht, beschreven in artikel 16 onder D.

2. Zeilvaartuigen korter dan 20 meter die varend zijn en de vaartuigen (geen roeiboten zijnde) die gesleept, geroeid of geboomd worden of voor de stroom drijven, moeten aan de top van de grote mast of vóór op het vaartuig ter hoogte van ten minste 6 meter ofwel, zo het vaartuig geen mast heeft of zo deze gestreken is, ter hoogte van ten minste 3 meter boven de romp een helder wit licht voeren dat rondom zichtbaar is op een afstand van ten minste 1 800 meter.

3. Zeilvaartuigen, korter dan 20 meter, onder zeil, mogen de zijlichten en het hekklicht voeren in plaats van het in het tweede lid van dit artikel beschreven toplicht. Het bepaalde in het lid C 3) van artikel 16 is in dit geval van toepassing ten opzichte van de zijlichten.

4. Indien gesleept of geassisteerd wordende motorzeilvaartuigen van hun eigen voortstuwingswerktuigen gebruik maken of deze voor onmiddellijk gebruik gereed hebben, voeren zij de lichten voorgeschreven bij artikel 16 voor motorvaartuigen die varende zijn, terwijl ook het bepaalde in artikel 17 (tweede toplicht) op deze motorvaartuigen van toepassing blijft.

5. Indien gesleept wordende motorzeilvaartuigen geen onmiddellijk gebruik kunnen maken van hun eigen voortstuwingswerktuigen, moeten zij des daags de in artikel 27, onder 1, bedoelde zwarte ballen en 's nachts, behalve de in artikel 16 onder B, C en D, voorgeschreven lichten, de in artikel 27, onder 1, bedoelde witte en rode lichten voeren.

Art. 20. Op varende roeiboten, hetzij daarmede geroeid of gezeild wordt, hetzij zij getrokken worden, moet een helder wit licht gevende lantaarn gereed gehouden worden, welke tijdig genoeg, om aanvaring te voorkomen, getoond moet worden. Door een vaartuig gesleept wordende roeiboten moeten geen licht voeren.

Art. 21. Motorvaartuigen, dienstdoende in overzetveren, moeten, in plaats van het artikel 16 onder A, voorgeschreven toplicht, op een hoogte van ten minste 3 meter boven water, een helder groen licht en 1 meter loodrecht daaronder een helder wit licht voeren. Deze lichten moeten rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1 800 meter. Daarenboven moeten deze vaartuigen de in artikel 16, onder B, C en D, voorgeschreven zijlichten en hekklicht voeren.

Art. 22. 1. Voor vaartuigen, welke wegens hun lengte of hun diepgang zoals die door de kapiteinsdienst van de haven vastgesteld worden, bezwaarlijk voor andere vaartuigen kunnen uitwijken en van een loods voorzien zijn, gelden de volgende bepalingen.

Ieder vaartuig, dat varend is en aan bovenstaande voorwaarden voldoet, moet op aanwijzing van de loods het volgende sein voeren :

a) bij dag, in de top van de fokkemast, een cylinder van ten minste 65 centimeter middellijn en ten minste 1 meter hoogte;

b) bij nacht, indien het vaartuig slechts één toplicht voert, ten minste 4 meter boven dit toplicht, en indien het vaartuig twee toplichten voert, ten minste 4 meter boven het hoogste toplicht, een rood licht dat aan alle zijden op een afstand van ten minste 3 600 meter zichtbaar is.

2. Bovengenoemd licht of sein moet getoond worden zodra het vaartuig in de vaarwaters komt, waarop dit reglement van toepassing is of, na daarin ten anker gelegen te hebben, zijn reis vervolgt; het moet gestreken worden zodra het vaartuig dit vaarwater verlaat, daarin ankert of daarin komt vast te zitten.

Art. 23. Varende duweenheden waarvan de grootste lengte en de grootste breedte respectievelijk niet meer dan 110 m en 12 m bedragen, moeten de lichten voeren die voorgeschreven zijn in artikel 16.

Art. 24. Les unités de poussage faisant route, dont la longueur et la largeur sont respectivement supérieures à 110 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 jaugage. 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 1. 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.

Art. 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 à une distance de 1 800 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 stationnant 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, visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1 500 mètres.

Les bâtiments de passage devront réduire leur allure d'autant qu'il le faudra pour prévenir la formation d'un ressac préjudiciable.

Art. 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 1 800 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 le travers dans la voie navigable ou à proximité de la voie navigable.

Art. 24. Varende duweenheden, waarvan lengte en breedte respectievelijk groter zijn dan 110 m. en 12 m. moeten des nachts voeren :

a) als toplichten :

1. drie witte lichten op het voorschip van de voorste duwbak of van één van de voorste duwbakken. Deze lichten moeten opgesteld zijn in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met een horizontale basis in een vlak loodrecht op de lengte-as van de duweenheid. Het bovenste licht moet aangebracht zijn op een hoogte van ten minste 6 m. boven het vlak door de ijkplaten. De beide onderste lichten moeten aangebracht worden ongeveer 1,25 m van elkaar en ongeveer 1,10 m onder het bovenste licht.

2. een wit licht op het voorschip van elke andere duwbak dat van voren over de volle breedte zichtbaar is. Dit licht moet, in zover mogelijk, 3 m lager aangebracht worden dan het bovenste licht, bedoeld onder 1. Al de lichten bedoeld in dit lid a) moeten overigens voldoen aan de voorschriften van artikel 16 - sub A. De masten waaraan deze lichten gevoerd worden, moeten geplaatst zijn in de lengte-as van de duwbak waarop zij zich bevinden;

b) als zijlichten :

de lichten voorgeschreven in artikel 16 - sub B en C. Deze lichten moeten aangebracht worden op het breedste gedeelte van de duweenheid, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van de duweenheid en ten minste 2 m boven het wateroppervlak.

c) als heklichten :

1. drie witte lichten op de duwboot, die geplaatst zijn op een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, met een tussenruimte van ongeveer 1,25 m en op een zodanige hoogte, dat zij niet door een van de andere vaartuigen van de duweenheid aan het gezicht onttrokken worden;

2. een wit licht op elke duwbak die van achter over de volle breedte zichtbaar is. Al deze heklichten moeten overigens voldoen aan de voorschriften van arti. 16 - sub D.

Art. 25. 1. Een ten anker of gemeerd liggend vaartuig moet, op het voorschip waar zulks het best gezien kan worden, niet lager dan 3 en niet hoger dan 6 meter boven de romp, een helder wit licht voeren in een lantaarn, zodanig ingericht en aangebracht, dat zij een onafgebroken licht doet schijnen rondom de horizon op een afstand van ten minste 1 800 meter zichtbaar.

2. Een vaartuig van 45 meter lengte en meer, ten anker of gemeerd liggend, moet twee zulke lichten voeren, het een op het voorschip op een hoogte van niet minder dan 6 en niet meer dan 12 meter boven de romp, het andere op of bij het achterschip van het vaartuig ten minste 4 m 50 lager dan het voorste.

3. Des daags moeten de zeevaartuigen langer dan 45 meter, indien zij ten anker liggen, op het voorschip op een hoogte en plaats als in het eerste lid bedoeld, een zwarte bol voeren met een middellijn van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 80 centimeter. Alle andere ten anker liggende vaartuigen mogen des daags bovenbedoeld dagmerk voeren.

4. Dit artikel is niet van toepassing op vaartuigen :

a) Geankerd of gemeerd liggend buiten het vaarwater geheel binnen een wateroppervlakte voorbehouden aan pleziervaartuigen;

b) Des nachts gemeerd liggend aan een verlichte lig-, laad of losplaats.

5. Wanneer er twee vaartuigen naast elkander buiten deze schepen gemeerd liggen, moet het licht vertoond worden door het buitenste vaartuig.

6. Vaartuigen die gemeerd liggen of aan de grond zitten, en voor welke door golfslag, veroorzaakt door snel voorbijvarende schepen, schade of onheil zou kunnen ontstaan, moeten tot teken daarvan vertonen, des daags een rode vlag, 's nachts twee helder rode lichten boven elkander gehesen, met een tussenruimte van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 1 meter, rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1 500 meter.

Voorbijgaande vaartuigen moeten de vaart zoveel verminderen als nodig is om nadelige golfslag te voorkomen.

Art. 26. 1. Drijvende werktuigen moeten elk van hun ankers, die voor andere voorbijvarende vaartuigen gevaar kunnen opleveren, aanduiden door een blauwe ton, 's nachts van een helder wit licht voorzien, dat rondom zichtbaar is op een afstand van ten minste 1 800 meter.

2. Deze verplichting geldt voor alle vaartuigen, ten aanzien van zijankers die in of nabij het vaarwater uitstaan.

Art. 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 1 800 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 1 800 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 1 800 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 pointé 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 § 1er, 4 et 5 de l'article 19.

Art. 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.

Art. 29. Tout bâtiment à moteur qui, en dehors de ses moyens de propulsion mécanique, utilise également sa voiture, 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.

Art. 27. 1. Een vaartuig, dat vastzit, voert des daags twee zwarte bollen van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 80 centimeter middellijn, loodrecht boven elkander, met een tussenruimte van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 1 meter. De onderste bol moet ten minste 3 meter boven de romp van het vaartuig worden geplaatst. 's Nachts moet om 't even welk soortgelijk vaartuig, ter hoogte van het licht voorgeschreven in het eerste lid van artikel 25, een helder wit licht voeren rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1 800 meter, en loodrecht daarboven, met een tussenruimte van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 1 meter, een helder rood licht, dat aan de voor het wit licht voorgeschreven eisen voldoet.

2. Een vaartuig, waarmede niet of niet volledig gemanoeuvred kan worden, voert dezelfde lichten en seinen als in het eerste lid van dit artikel bedoeld, en bovendien, zolang het varende is, de lichten voor vaartuigen van zijn soort voor de vaart voorgeschreven.

3. Dezelfde bepalingen als in het eerste lid vervat gelden voor wrakken, met dien verstande dat de bollen of lichten, zo zij niet op het wrak zelf gehesen kunnen worden, op een boven of ter zijde van het wrak geplaatst vaartuig worden vertoond.

4. Wordt bedoeld vaartuig geplaatst ter zijde van het wrak, dan moeten de hierboven voorgeschreven bollen of lichten gehesen worden aan de zijde waar het vaarwater vrij is; bovendien moet aan de zijde, waar het vaarwater niet vrij is, 's nachts, een rood licht rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1 800 meter, en des daags een zwarte bol worden gehesen ter hoogte van het hoogste licht of de hoogste bol hierboven bedoeld.

5. De aanduiding van een wrak mag ook geschieden door middel van één of meer wraklichtboeien, waarvan het licht over de gehele horizon zichtbaar moet zijn op een afstand van ten minste 1 800 meter of wraktonnen.

Kleur : groen geschilderd (het topteken inbegrepen, indien aanwezig);

Boei die aan stuurboord moet gelaten worden :

Vorm : spits;

Topteken (indien aanwezig) : kegel punt naar boven;

Licht (indien aanwezig) : groen, tonend groep van drie schitteringen;

Boei die aan bakboord moet gelaten worden :

Vorm : cilindervormig;

Topteken (indien aanwezig) : cylinder;

Licht (indien aanwezig) : groen, tonend groep van twee schitteringen;

Boei die aan beide zijden mag gelaten worden :

Vorm : bolvormig;

Topteken (indien aanwezig) : bol;

Licht (indien aanwezig) : groen met regelmatige verduisteringen, de lichtperiode waarneembaar met het oog, merkkelijk langer zijnde dan de verduisteringen.

Het woord stuurboord wijst aan, de zijde gelegen aan de rechterhand van de zeevarende komend van afwaarts; het woord bakboord, de zijde gelegen aan zijn linkerhand.

6. De bepalingen van het eerste en het vierde lid zijn ook van toepassing op drijvende werktuigen, welke in bedrijf zijn.

7. Op drijvende werktuigen mag des daags in plaats van de zwarte bol, aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, een rood en witte vlag worden uitgestoken aan de zijde waar voorbijgevaaren moet worden.

8. Het bepaalde onder lid 2 is niet van toepassing op zeevaartuigen die door een of meer motorvaartuigen gesleept of geassisteerd worden. Voor gesleepte en geassisteerde vaartuigen geldt het bepaalde bij artikel 19 onder 1, 4 en 5.

Art. 28. Een zich in het vaarwater bevindend vaartuig, al dan niet varende, dat door een ander vaartuig in een richting genaderd wordt waarin zijn licht moeilijk of in het geheel niet kan gezien worden, moet tijdelijk een helder wit licht vertonen, in zodanige stand dat dit van het naderend vaartuig tijdig kan worden waargenomen.

Art. 29. Een motorvaartuig dat, behalve van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, ook van zijn zeilen gebruik maakt, moet een zwarte kegel met de punt naar boven voeren, met een hoogte en een middellijn, van het grondvlak van ten minste 50 centimeter en ten hoogste 80 centimeter, ter plaatse waar zulks het best gezien kan worden, doch ten minste 3 meter boven de romp van het vaartuig.

Art. 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 manoeuvrer, 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

Art. 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 manoeuvrant 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.

Art. 32. § 1er. 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 à 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.

Art. 33. § 1er. 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.

Art. 30. 1. Alle geluidssenen, in dit artikel voorgeschreven voor vaartuigen die varend zijn, moeten krachtig worden gegeven :

- a) door motorvaartuigen, op de fluit of op de sirene;
- b) door zeilvaartuigen en vaartuigen welke gesleept, gejaagd of geboomd worden of drijven, op de misthoorn of een andere signaalhoorn.

2. In geval van mist, nevelachtig weder, zware regen of sneeuw-bui, of wanneer door andere weersomstandigheden het goed zicht belemmerd wordt, moeten, zowel des daags als 's nachts, de volgende seinen gegeven worden :

- a) een motorvaartuig, hetwelk vaart loopt, moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, een lange stoot geven;
- b) een motorvaartuig dat varend is, moet, indien het gestopt ligt en geen vaart loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven, met een tussenpoos van ongeveer een seconde;
- c) een zeilvaartuig dat varend is, en een vaartuig, met uitzondering voor roeiboten, dat gejaagd of geboomd wordt of dat drijft, moet, met tussenpozen van niet meer dan een minuut, een lange stoot geven;
- d) een vaartuig ten anker zijnd of zittend aan de grond, en drijvend werktuig bezig zijnd met werken of daarvoor gereed liggend, alsmede een vaartuig ter aanduiding van een wrak moet, met tussenpozen van niet meer dan een minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden;
- e) een vaartuig dat een of meer vaartuigen sleept, en een vaartuig hetwelk varend is, doch waarmede niet of niet volledig gemanoeuvreed kan worden, moeten, in plaats van de in dit lid onder a) en c) voorgeschreven seinen, met tussenpozen van ten hoogste twee minuten, een lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven, elk met een tussenpoos van ongeveer een seconde. Het laatste van de vaartuigen die gesleept worden mag dit sein, doch geen ander geven.

Afdeling II

Snelheid, jagen, kruisen, oplopen en voorbijvaren, keren

Art. 31. In geval van mist of elke andere omstandigheid die op gelijkaardige wijze het zicht belemmert, moet een vaartuig, met zorgvuldige inachtneming van de bestaande omstandigheden en toestanden, zijn snelheid zodanig beperken dat met voorzichtig te manoeuvreren en zo nodig onmiddellijk te stoppen een aanvaring met een in zicht komend vaartuig of voorwerp kan worden voorkomen.

Vaartuigen van meer dan 50 ton moeten bovendien voorop een uitkijk plaatsen.

Art. 32. § 1. De maximum-snelheid die wordt toegelaten bedraagt :

- a) voor vaartuigen met een diepgang van minder dan 1,50 m : 300 m per minuut of 18 km/u.;
- b) voor vaartuigen met een diepgang van 1,50 m tot minder dan 3 m : 200 m per minuut of 12 km/u.;
- c) voor vaartuigen met een diepgang van 3 m tot minder dan 4 m : 175 m per minuut of 10,5 km/u.;
- d) voor vaartuigen met meer dan 4 m diepgang : 150 m per minuut of 9 km/u.

§ 2. Nochtans moeten de vaartuigen hun snelheid derwijze beperken dat golfslag of zuiging, waardoor schade aan de oevers, aan de kunstwerken of aan andere vaartuigen kan ontstaan, vermeden wordt.

§ 3. Ten einde alle gevaren of schadevaring te vermijden moet de snelheid der vaartuigen tijdig worden verminderd bij de doorvaart van de bebouwde kommen, in de bochten en engten, vóór laad- en loskaaien, in de nabijheid van op de waterweg aan gang zijnde werken, van bergingsvaartuigen in bedrijf en van vaartuigen die ontplofbare stoffen vervoeren en op alle plaatsen aangeduid door de Havenkapitein. De kapiteins moeten overigens gevolg geven aan de ter plaatse opgestelde seinen en aan de voorschriften die hen door de bevoegde personen worden gegeven.

Art. 33. § 1. In het algemeen moet elk vaartuig de helft van de waterweg vrijlaten voor andere vaartuigen. Nochtans moeten vaartuigen met een diepgang van minder dan 5 m vrije doorvaart verlenen, in de as van het kanaal, aan vaartuigen met 5 m en meer diepgang, die de lichten en seinen voeren bedoeld in artikel 22.

§ 2. Vaartuigen komende uit de vertakking van Willebroek, uit het havendok van Vilvoorde of enig ander aan het kanaal gelegen dok mogen het kanaal slechts invaren indien zij daardoor andere vaartuigen, die in een gestrekte koers op het kanaal varen, niet in hun koers of snelheid hinderen.

§ 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.

Art. 34. § 1er. 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 I 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 rétrécissement, d'un pont ou 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 :

a) depuis l'extrémité aval de l'avant-port jusqu'au port de Vilvorde;

b) dans les agglomérations de Humbeek, de Kapelle-op-den-Bos, de Tiselt et de Willebroek;

c) 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;

d) 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.

Art. 35. § 1er. 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.

§ 3. Een vaartuij heeft slechts het recht de voorrang voor het doorvaren van een vernauwde doorgang te eisen wanneer het zich op minder dan 500 m van die doorgang bevindt; op gelijke afstand ervan heeft het afvarend vaartuij voorrang van doorvaart.

§ 4. Op zeilvaartuigen moeten de ra's, sprieten en zeilen derwijze gebrast en getopt zijn dat ze noch hinder noch schade kunnen veroorzaken.

§ 5. Elk vaartuij moet een gejaagd vaartuij zo dicht mogelijk de oever laten houden waarop het trekken geschiedt.

§ 6. Indien door oorzaken die geen verband houden met de weersgesteldheid het uitzicht zodanig belemmerd is dat varende vaartuigen elkaar niet tijdig zien, moeten die vaartuigen als aandachtsein een aangehouden stoot geven en dit sein zo nodig herhalen.

§ 7. Een motorvaartuij moet, alvorens zich in beweging te zetten, als aandachtsein een aangehouden stoot geven.

§ 8. Een motorvaartuij moet, indien het handelt om een aanvaring te voorkomen, zijn maneuver aan een ander in het zicht zijnde vaartuij kenbaar maken door de volgende seinen :

— Eén korte stoot om aan te geven : « Ik wijk naar stuurboord uit ».

— Twee korte stoten om aan te geven : « Ik wijk naar bakboord uit ».

— Drie korte stoten om aan te geven : « Ik sla volle kracht achteruit ».

§ 9. Een varende motorvaartuij dat niet kan manœvreren moet dit aan een ander in het zicht zijnde vaartuij kenbaar maken door vier stoten die betekenen : « Gij moet uitwijken, ik kan niet manœvreren ».

§ 10. Elk motorvaartuij dat een ander vaartuij nadert, moet, indien er gevaar voor aanvaring bestaat, zo nodig vaart verminderen, stoppen of achteruitslaan.

§ 11. Indien ter uitvoering van dit reglement een vaartuij voor een ander vaartuij moet uitwijken, moet dit andere vaartuij zijn koers behouden.

§ 12. Bij het nakomen en uitleggen van de voorschriften van afdeling II van hoofdstuk II moet men rekening houden met al de gevaren van scheepvaart en aanvaring, alsmede met de bijzondere omstandigheden die, ter voorkoming van onmiddellijk gevaar, een afwijking van bedoelde bepalingen noodzakelijk kunnen maken.

Art. 34. § 1. Behoudens het bepaalde in artikel 33-1 moet, wanneer vaartuigen elkaar kruisen, elk vaartuij de oever houden die het aan zijn rechterkant (stuurboordzijde) heeft.

§ 2. Wanneer buitengewone omstandigheden een motorvaartuij noodzaken naar bakboord uit te wijken, mag het afwijken van de voorschriften van § 1 van dit artikel. In dit geval moet het zijn voornemen tijdig bekendmaken door twee korte stoten die zo nodig herhaald worden.

§ 3. Wanneer vaartuigen elkaar met tegengestelde koersen naderen, zo dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar zou opleveren, moet, bij een engte, brug of aanlegplaats, een opvarend vaartuij wachten totdat het afvarend vaartuij de engte, brug of aanlegplaats is voorbijgevaaren.

Deze bepaling is niet van toepassing indien één der betrokken vaartuigen een vaartuij is met een diepgang van 5 m of meer dat de lichten of seinen voert bedoeld in artikel 22.

§ 4. Vaartuigen met een diepgang van 5 m of meer mogen elkaar niet kruisen in de hierna genoemde gedeelten van het kanaal :

a) vanaf het afwaartse uiteinde van de voorhaven tot aan de brug van Vilvorde;

b) in de bebouwde kommen van Humbeek, Kapelle-op-den-Bos, Tiselt en Willebroek;

c) vanaf sluis nr. 1 te Kapelle-op-den-Bos tot aan het uiteinde van de kaaimuren stroomafwaarts van deze sluis;

d) vanaf sluis nr. 2 te Willebroek tot 500 m stroomafwaarts van de spoorbrug te Willebroek.

Alvorens deze kanaalgedeelten in te varen, moet de kapitein van een opvarend vaartuij dat de seinen voert voorzien bij artikel 22 zich vergewissen of een afvarend vaartuij dat dezelfde seinen voert, het kanaalgedeelte nog niet is binnengevaaren.

Art. 35. § 1. Onverminderd de overige bepalingen van dit artikel, moet een vaartuij dat een ander vaartuij oploopt en wil voorbijlopen, indien er gevaar voor aanvaring bestaat, voor dat anders vaartuij uitwijken.

§ 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'il 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 le 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.

Art. 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.

Art. 37. § 1er. 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'Etat 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

Art. 38. § 1er. 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-tourants 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. Elk vaarttuig dat, met de snelheid waarmede het regelmatig vaart een ander vaarttuig oploopt, heeft het recht, mits inachtneming van de overige bepalingen van dit artikel, het ander vaarttuig voorbij te lopen. Het oplopen is evenwel verboden voor de vaartuigen die de lichten of seinen voeren bedoeld in artikel 22.

§ 3. Het is verboden op gelijke hoogte te blijven varen enkel met het doel een ander vaarttuig voorbij te varen of dit te beletten voorbij te varen.

§ 4. Het is verboden een varend vaarttuig voorbij te varen op minder dan 500 m van een sluis, een brug of enig ander kunstwerk met enkele doorvaart.

§ 5. De in dezelfde richting varende vaartuigen mogen elkander niet voorbijvaren in bochten of in engten die het kruisen niet toelaten.

§ 6. Elk vaarttuig dat een ander vaarttuig oploopt en wil voorbijvaren, moet op een afstand van tenminste 200 m daarvan, zijn bedoeling te kennen geven door een aangehouden stoot. Zo nodig wordt dit sein herhaald. Het verwittigde vaarttuig moet vaart verminderen en naargelang het geval een der hierna voorgeschreven bewegingen uitvoeren, zodra het vaarttuig dat zich bereidt om zijn recht van voorbijvaren uit te oefenen, op een afstand van tweemaal de lengte van het vaarttuig genaderd is.

§ 7. Wanneer vaartuigen andere vaartuigen die in dezelfde richting varen, oplopen en mogen voorbijvaren, moeten de eerste de oever houden die ze aan hun rechterhand hebben (stuurboordzijde) en de andere de oever die ze aan hun linkerhand hebben (bakboordzijde).

§ 8. Ingeval de omstandigheden een vaarttuig verplichten af te wijken van het voorschrift van de vorige paragraaf, dan moet het olopend vaarttuig niet het sein geven als bedoeld in de zesde paragraaf, maar moet het zijn bedoeling, om voorbij te varen langs bakboordzijde te kennen geven door twee aangehouden stoten.

§ 9. Wanneer een motorvaarttuig dat opgelopen wordt, het olopend vaarttuig kan laten voorbijvaren, moet het twee korte stoten geven indien het daartoe naar bakboord uitwijkt, en één korte stoot indien het ingevolge bijzondere omstandigheden genoodzaakt is naar stuurboord uit te wijken.

§ 10. Indien een vaarttuig dat opgelopen wordt wil te kennen geven dat, naar het oordeel van de kapitein, het voorbijvaren onmogelijk is, moet het daartoe zeven korte stoten geven.

Art. 36. Wanneer een vaarttuig wil keren moet het zijn voornemen aan de vaartuigen in de nabijheid kenbaar maken door een aangehouden stoot, gevolgd door één of twee korte stoten naargelang het naar stuurboord of naar bakboord wil keren. De in de nabijheid zijnde vaartuigen moeten zo nodig ruimte maken.

Art. 37. § 1. Elk vaarttuig, waarvan de kapitein, door inbreuk op dit reglement, de vaart van één of meer andere vaartuigen heeft vertraagd, wordt bij de eerste sluis of brug opgehouden tot na de doorvaart van de door zijn toedoen gehinderde of vertraagde vaartuigen.

§ 2. De havenkapitein en zijn adjunkten, de bevoegde personen, evenals de Staatsagenten belast met de uitvoering der wetten en reglementen betreffende de douane, hebben het recht de varende vaartuigen te doen stoppen en aan boord te gaan om te onderzoeken of de wettelijke en reglementaire voorschriften werden nageleefd. De kapiteins moeten gevolg geven aan hun vorderingen.

Afdeling III. — Doorvaart van kunstwerken

Art. 38. § 1. Bij het naderen van beweegbare bruggen moeten de kapiteins de vaart van hun vaarttuig minderen en zich gedragen naar de aanduidingen van de seinen. Zij moeten desgevallend de doorvaart vragen door het geven van de volgende geluidseinen :

— 3 lange stoten voor de doorvaart van draaibruggen en van de hefbruggen waarvan het brugdek slechts tot op 7,20 m moet geheven worden;

— 3 lange stoten gevolgd door 2 korte stoten : wanneer het brugdek op meer dan 7,20 m boven de waterspiegel moet geheven worden.

Deze geluidseinen mogen in de bebouwde kommen niet herhaald worden.

Indien daardoor het maneuver van de brug kan worden vermeden of tot een minimum kan worden beperkt, moeten de vaartuigen met beweegbare masten bij de doorvaart van de bruggen hun masten strijken.

§ 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, il 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 présignalisation 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.

Art. 39. § 1er. 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 ».

§ 2. Het stoppen is verplicht op 100 m of aan de stoppalen of tekens van de beweegbare bruggen indien de brugwachter geen toelating tot doorvaart heeft gegeven. In dit geval moeten de kapiteins hun vaartuig derwijze meren dat ze de vaart van andere vaartuigen niet hinderen. Zij moeten zich bovendien gedragen volgens de richtlijnen van de brugwachter en mogen slechts met de toelating van deze laatste hun vaart voorzetten.

§ 3. Indien de doorvaart toegelaten is, moeten de kapiteins de brug langzaam naderen en deze voorzichtig doorvaren. Het is verboden de delen van het kunstwerk die niet bestemd zijn voor het vergemakkelijken van de manœuvres, met bootshaken, vaarbomen en andere tuigen aan te raken.

§ 4. De doorvaart en de onderdoorvaart van de bruggen wordt door de volgende seinen geregeld :

a) Aan de beweegbare bruggen of de beweegbare overspanningen van de bruggen :

1. een rood licht ter weerszijden van de doorvaartopening betekent doorvaart en onderdoorvaart verboden;

2. twee rode lichten boven elkaar ter weerszijden van de doorvaartopening betekent doorvaart en onderdoorvaart verboden, de brug wordt niet bediend;

3. een rood licht en een groen licht onder elkaar, ter weerszijden van de doorvaartopening, betekent doorvaart niet toegestaan, maar zal aanstands toegestaan worden;

4. een groen licht ter weerszijden van de doorvaartopening betekent doorvaart is toegestaan;

5. een geel licht boven de doorvaartopening en een groep licht ter weerszijden van de doorvaartopening betekent de doorvaart is toegestaan, maar er dient rekening gehouden te worden met de van kracht zijnde beperkingen (van de doorvaarthoogte);

6. een geel licht boven de doorvaartopening en een rood licht ter weerszijden van de doorvaartopening betekent doorvaart verboden, onderdoorvaart toegestaan, maar er dient rekening gehouden te worden met de van kracht zijnde beperkingen (van de doorvaarthoogte);

7. een geel licht boven de doorvaartopening en twee rode lichten boven elkaar ter weerszijden van de doorvaartopening betekent : doorvaart verboden, de brug wordt niet bediend, de onderdoorvaart is toegestaan, maar er dient rekening gehouden te worden met de van kracht zijnde beperkingen (van de doorvaarthoogte);

b) Aan de vaste bruggen of de vaste overspanningen van de bruggen :

1. een geel licht boven de doorvaartopening betekent : onderdoorvaart voor het scheepvaartverkeer in beide richtingen is toegestaan;

2. twee gele lichten naast elkaar boven de doorvaartopening betekent : onderdoorvaart is toegestaan, het scheepvaartverkeer uit tegenovergestelde richting is verboden;

3. een rood licht boven de doorvaartopening betekent : onderdoorvaart is verboden.

§ 5. Wanneer de plaatsgesteldheid verhindert de seinen van een kunstwerk van op grote afstand waar te nemen, kan op één der oevers een voórsignalisatie aangebracht worden die het sein herhaalt dat aan één zijde van de doorvaartopening van het kunstwerk getoond.

Een toegevoegd bordje onder het sein vermeldt de aard van het kunstwerk, en een bordje boven het sein duidt de afstand aan in meter tot de seinen die de doorvaart van het kunstwerk regelen.

Art. 39. § 1. Bij het naderen van de sluisen moeten de kapiteins de vaart van hun vaartuig vertragen en zich gedragen naar de aanduidingen van de seinen en naar de bevelen die hen door de sluismeester worden gegeven.

§ 2. a) Het invaren van de sluisen te Willebroek en te Kapelle-op-den-Bos wordt geregeld bij middel van een semafoor, opgesteld aan de sluishoofden tussen de grote en de kleine sluis. De bovenste arm van de semafoor, in horizontale stand, bij dag, en het bovenste rode licht, bij nacht, betekenen : « verbod de grote sluis in te varen ».

De bovenste arm van de semafoor in een schuine stand van 45 graden in de richting van de grote sluis, bij dag en het bovenste groene licht, bij nacht, betekenen : « de vaartuigen mogen de grote sluis invaren volgens de richtlijnen van de sluismeester ».

De onderste arm van de semafoor in horizontale stand, bij dag, en het onderste rode licht, bij nacht, betekenen : « verbod de kleine sluis in te varen ».

De onderste arm van de semafoor in een schuine stand van 45 graden in de richting van de kleine sluis, bij dag, en het onderste groene licht, bij nacht, betekenen : « de vaartuigen mogen de kleine sluis invaren volgens de richtlijnen van de sluismeester ».

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 par 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.

Art. 40. Les personnes compétentes ont seules le droit de manœuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.

Art. 41. § 1er. 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'Etat 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 sasement complet. Les embarcations de plaisance motorisées jaugeant moins de 3 tonnes sont choisies en premier lieu pour compléter les sasements. 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

Art. 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.

b) Het invaren en het plaatsnemen in de toegangseul tot de sluis te Wintam wordt geregeld door groene en rode lichten. De betekenis van de seinen die met deze lichten worden gegeven is aangeduid in bijlage 1 bij dit reglement. De toegangseul te Wintam is ten behoeve van de inkomende vaartuigen bovendien bebakend met een groen licht dat zich voor hen rechts en een rood licht dat zich voor hen links van de toegangseul bevindt.

c) Het invaren en het plaatsnemen in de toegangseul en in de sluis te Zemst wordt geregeld door groene en rode lichten in driehoeksvorm voor de zeevaartuigen en in ronde vorm voor de binnenvaartuigen. De betekenis van de seinen die met deze lichten worden gegeven is aangeduid in bijlage 3 bij dit reglement.

§ 3. Indien de doorvaart niet vrij is, moeten de kapiteins hun vaartuig derwijze meren dat ze het voorbijvaren van andere vaartuigen niet hinderen. De kapiteins moeten de doorvaart van de sluis aanvragen door inschrijving op beurtrol en moeten daarbij hun orde van aankomst aan de stoppalen aangeven. Zij moeten gevolg geven aan de bevelen van de sluismeester. Elk kapitein die geen gevolg geeft aan de oproep om te schutten, verliest zijn beurt en moet zich opnieuw op de beurtrol laten inschrijven.

§ 4. Indien de doorvaart vrij is, doet de kapitein zijn vaartuig langzaam vooruitvaren en moet hij voor het binnenvaren en plaatsnemen in de sluis de bevelen van de sluismeester opvolgen. In de schutkolk moeten de vaartuigen aan beide uiteinden stevig gemeerd worden.

§ 5. Zodra een motorvaartuig zijn plaats in de schutkolk heeft ingenomen, moeten zijn schroeven stigelegd worden. Het gebruik van fenders en wrijf houten die kunnen zinken is verboden.

Het is eveneens verboden met bootshaken, vaarbomen en andere tuigen de onderdelen van de sluis, die niet bestemd zijn voor het vergemakkelijken van de manœuvres, aan te raken.

§ 6. Een vaartuig mag niet langer in de sluis verblijven dan strikt noodzakelijk is voor het schutten.

Art. 40. De bevoegde personen alleen hebben het recht de sluisen, overlaten en bruggen te bedienen.

Art. 41. § 1. De doorvaart van sluisen en beweegbare bruggen geschiedt, onder voorbehoud van de hierna volgende bepalingen, volgens de orde van aankomst bij de stoppalen die zich aan weerskanten van de kunstwerken bevinden.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in de paragrafen 4 en 5 hebben de hiernavermelde vaartuigen voorrang bij de doorvaart, in de hiernavermelde volgorde :

- a) vaartuigen geladen met ontplofbare en voor déflagratie vatbare stoffen en mengsels;
- b) vaartuigen die toebehoren aan de krijgsmacht of die deze helpen in haar verrichtingen en haar vervoer;
- c) vaartuigen van de Staat of van de Vereniging die de nationale vlag voeren;
- d) vaartuigen met averij waarvan het verblijf op het kanaal een gevaar voor de scheepvaart uitmaakt;
- e) zeevaartuigen die een geregelde dienst verzekeren;
- f) andere zeevaartuigen;
- g) vaartuigen die met bergingsmateriaal of herstellingsmaterieel geladen op weg zijn naar de plaats van een ongeval. Deze vaartuigen hebben absolute voorrang bij spoedgevallen.

§ 3. De vaartuigen bedoeld in § 2, a) worden bij hun aankomst aan de sluis afzonderlijk geschut. De koppeling van deze vaartuigen met andere vaartuigen is overal verboden.

§ 4. In uitzonderlijke omstandigheden, onder meer om in de bevoorrading van het land te voorzien, mag de orde van schutting door de Havenkapitein worden geregeld.

§ 5. De sluismeesters hebben het recht een vaartuig vóór zijn beurt te schutten, wanneer daardoor, gelet op de reeds met recht op schutting opgenomen of op te nemen vaartuigen, de beschikbare ruimte van de schutkolk optimaal kan worden aangevuld. De pleziermotorvaartuigen van minder dan drie ton worden het eerst aangeduid om een schutting aan te vullen. Dit voordeel mag aan dezelfde sluis echter niet meer dan tweemaal per dag aan hetzelfde pleziermotorvaartuig worden toegestaan.

HOOFDSTUK III

Vervoer van springstoffen en andere gevaarlijke stoffen

Art. 42. Vaartuigen die ontplofbare en voor deflagratie vatbare stoffen en mengsels vervoeren, mogen niet stilliggen in de bebouwde kommen. Zij mogen slechts aanleggen op de plaatsen aangeduid door de Havenkapitein.

CHAPITRE IV

Libre passage des bateaux de l'armée

Art. 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

Art. 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.

Art. 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 d'Albe ou organes prévus à cet usage.

§ 3. Les bâtiments en stationnement ne peuvent faire tourner leurs hélices.

Art. 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 suction 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.

Art. 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. Ce 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.

Art. 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'ancre et l'amarrage des bâtiments en stationnement. Ils ne peuvent ni laisser trainer les amarres, ni les lancer à l'eau.

Art. 49. Tout bâtiment en stationnement doit être gardé de jour et de nuit.

Art. 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.

Art. 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.

HOOFDSTUK IV

Vrij doorvaren van vaartuigen van de krijgsmacht

Art. 43. De doorvaart van de vaartuigen van de krijgsmacht wordt geregeld bij koninklijk besluit van 28 december 1877, en die van de Nationale Dienst voor Vervoer over de binnenwateren bij het koninklijk besluit van 26 augustus 1939.

HOOFDSTUK V

Stilliggen, laden, lossen, verhalen en voorzorgsmaatregelen

Art. 44. § 1. Het stilliggen van vaartuigen, het laden en lossen van goederen, het in- en ontschepen van passagiers is enkel toegelaten op de plaatsen die door de Vennootschap zijn aangeduid of erkend.

§ 2. De vaartuigen mogen slechts stilliggen op de plaatsen waar ze de scheepvaart niet hinderen.

§ 3. Het stilliggen is eveneens verboden op minder dan 200 m. van vaartuigen die met ontplofbare stoffen geladen zijn.

Art. 45. § 1. Stilliggende vaartuigen moeten aan beide uiteinden degelijk gemeerd zijn.

§ 2. Het meren mag enkel geschieden aan de bolders, meerpalen, dukdalven en aan de ringen die daartoe bestemd zijn.

§ 3. Gemeerde vaartuigen mogen hun schroeven niet in werking stellen.

Art. 46. § 1. Bij het voorbijvaren van andere vaartuigen moet de bemanning van een stilliggend vaartuig toezicht houden op de meertouwen en loopplanken en alle nuttige maatregelen treffen bij de bewegingen van het vaartuig onder invloed van zuiging of golfslag van het voorbijvarende vaartuig.

§ 2. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of derwijze ligt dat het de doorvaart van andere vaartuigen hindert, mag de havenkapitein en zo nodig elk bevoegd persoon aan de kapitein de nodig geachte maatregelen voorschrijven, zelfs wanneer deze maatregelen niet in dit reglement zijn voorzien.

Art. 47. § 1. Indien vaartuigen op verschillende rijen naast elkaar gemeerd liggen, moeten de vaartuigen die naast de oever liggen, doorgang verlenen voor het personenverkeer tussen de oever en de andere vaartuigen. Deze doorgang moet de nodige veiligheid bieden.

§ 2. Dit verkeer is evenwel niet toegelaten om vaartuigen te laden of te lossen, uitgezonderd in het geval voorzien in artikel 59.

§ 3. Het stilliggen op verscheidene rijen, evenals het stilliggen van ledige vaartuigen die nog niet aan hun beurt zijn om te worden geladen, is verboden, langs beide oevers tussen de weg- en spoorbrug van Buda en afstandspunt 8,340 in afvaart.

Art. 48. § 1. De havenkapitein mag om dienst-, politie- en veiligheidsredenen en voor de exploitatie van de kaaien en oevers het verplaatsen van de vaartuigen eisen. Ten behoeve van de vereisten bepaald in artikel 74, § 3, c hierna levert hij hiertoe een geschreven dokument af.

§ 2. De kapiteins moeten onmiddellijk de bevelen uitvoeren die hun door de bevoegde personen worden gegeven voor het aanleggen en verhalen van de vaartuigen aan de kaaien, en het ankeren en het meren van de stilliggende vaartuigen. Zij mogen de meertouwen niet in het water werpen of laten slepen.

Art. 49. Stilliggende vaartuigen moeten dag en nacht bewaakt worden.

Art. 50. § 1. Indien brand uitbreekt aan boord, geeft de kapitein onmiddellijk alarm en verwijderd zijn vaartuig van de andere vaartuigen, van de staketsels en van de kunstwerken.

§ 2. De bemanning van de vaartuigen die zich in de nabijheid van het getroffen vaartuig bevinden, moeten hulp en bijstand verlenen zowel voor het verplaatsen van het vaartuig als voor het bestrijden van de brand.

Art. 51. § 1. Wanneer het nodig is het water (van het kanaal) geheel of gedeeltelijk af te laten, moeten de vaartuigen zo worden geplaatst dat ze de vrije loop van het water niet kunnen hinderen en geen schade kunnen veroorzaken. Ze worden stevig gemeerd door de zorgen en onder verantwoordelijkheid van de kapitein. Desnoods worden ze verhaald op plaatsen die hen door de bevoegde personen worden aangeduid.

§ 2. Deze bepaling is eveneens van toepassing op bootjes en plezierbootjes, die het bestuur overigens op het droge mag doen trekken.

§ 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 54. 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.

Art. 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.

Art. 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

Art. 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.

Art. 58. Aucun service de transport de voyageurs ne peut être organisé sans autorisation préalable de la Société.

Art. 59. § 1. Sauf dans les sas 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.

Art. 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.

§ 3. Bij vriesweer zijn de kapiteins verplicht het ijs dat zich rond hun vaartuig vormt te breken en gebroken te houden.

§ 4. Wanneer ijsbrekers of andere bestrijdingsmiddelen worden ingezet om ijsvorming te bestrijden en bij het kruien van het ijs moeten de kapiteins hun vaartuig beschermen tegen het stoten van de ijsschotsen.

Art. 52. De kapitein moet de nodige voorzorgsmaatregelen nemen om zijn schip voor averij te vrijwaren, om geen schade toe te brengen aan schepen van derden, algemeen genomen, om generlei schade voor deze derden op te leveren, zelfs indien sommige te nemen voorzorgsmaatregelen niet uitdrukkelijk in de wetten en reglementen zijn voorgeschreven.

HOOFDSTUK VI

Verplichtingen van de kapiteins

wier vaartuig averij heeft opgelopen of veroorzaakt, of gezonken is

Art. 53. Onmiddellijk na een ongeval, waarbij averij of beschadiging werd toegebracht aan de waterweg of zijn aanhorigheden, aan de kunstwerken, het exploitatiematerieel of de vaartuigen van de Vennootschap, of waarbij hinder en schade voor de gebruikers van de waterweg kan ontstaan, moet de kapitein van het vaartuig dat de schade heeft veroorzaakt de dichtstbijzijnde bevoegde persoon verwittigen.

Art. 54. § 1. Wanneer en vaartuig gezonken is of dreigt te zinken, ingeval van averij aan een kunstwerk en, in het algemeen, telkens als het nodig is om de scheepvaart te verzekeren en de veiligheid van de kunstwerken en de vaarweg te vrijwaren, mag de hoofd-ingenieur-directeur, de havenkapitein en in dringende gevallen elke bevoegde persoon aan de kapiteins de nodig geachte maatregelen voorschrijven, zelfs wanneer deze in dit reglement niet zijn voorzien.

§ 2. De kapiteins moeten onmiddellijk gevolg geven aan de gegeven bevelen. Indien de bevelen niet of gebrekkig uitgevoerd werden of indien de kapiteins afwezig zijn, mogen de voorgeschreven maatregelen van ambtswege op hun kosten worden uitgevoerd, onveranderd het verhaal tot terugvordering van die kosten.

Art. 55. § 1. Elk gezonken vaartuig moet worden aangeduid overeenkomstig de voorschriften van artikel 27.

§ 2. De kapitein is gehouden het vaartuig zo spoedig mogelijk vlot te brengen, zonedig binnen de termijn vastgesteld door de Vennootschap. Bij het verstrijken van die termijn kunnen de nodige maatregelen van ambtswege genomen worden overeenkomstig artikel 54, § 2.

Art. 56. Indien de kapitein en de eigenaar van het gezonken vaartuig onbekend zijn, neemt de Vennootschap van ambtswege de nodige maatregelen. Hetzelfde geldt voor elk voorwerp dat in het bed van de waterweg achtergelaten is en de scheepvaart zou kunnen verhinderen.

HOOFDSTUK VII

Vaartuigen die een geregelde dienst onderhouden en vaartuigen die reizigers vervoeren

Art. 57. Wordt als geregelde dienst beschouwd, elke dienst van zeevaartuigen die minstens éénmaal per maand, op dagen op voorhand vastgesteld, Brussel of een lokaliteit gelegen langs het Zee-kanaal van Brussel naar de Rupel verbindt met één of meer buitenlandse of Belgische havens en als dusdanig door de Vennootschap is erkend.

Art. 58. Geen enkele dienst voor vervoer van reizigers mag ingericht worden zonder voorafgaande machtiging van de Vennootschap.

Art. 59. § 1. Behalve in de schutkolken en op plaatsen waar trappen bestaan, moet het in- en ontschepen van reizigers geschieden over beweegbare loopbruggen die aan weerszijden van leuningen voorzien zijn.

§ 2. Indien een vaartuig, voor het in- en ontschepen van reizigers, niet rechtstreeks kan aanleggen aan een steiger of aan de wal waar reeds een vaartuig stilligt, zal dit laatste dienen tot het aan wal komen of inschepen van reizigers, reisgoed en voorraad. Het overstappen van het ene vaartuig naar het andere geschiedt over een loopbrug.

Art. 60. Onverminderd het bepaalde in artikel 58 moet de kapitein van elk vaartuig dat één of meer reizigers vervoert, dit vaartuig aanmelden bij de havenkapitein.

CHAPITRE VIII. — Remorquage et poussage

Art. 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.

Art. 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 de 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 déchargement des bâtiments, droits

CHAPITRE I

Inscription, jaugeage et déchargement des bâtiments

Art. 63. L'inscription, le jaugeage et le déchargement 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

Art. 64. § 1. Le droit de navigation pour les bâtiments d'intérieur chargés est fixé à 0,075 F 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 100 F, 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.

HOOFDSTUK VIII. — Slepen en duwen

Art. 61. § 1. Het slepen van vaartuigen op het zeekanaal en in de dokken is voorbehouden aan de Vennootschap. De voorwaarden voor het slepen worden vastgesteld door de Vennootschap. Deze voorwaarden worden aangeplakt in de kantoren van de havenkapitein en in de ontvangkantoren en staan eveneens vermeld op het sleepcontract.

§ 2. Uitgezonderd in geval van hulpverlening mogen motorvaartuigen zonder bijzondere machtiging van de havenkapitein, geen ander vaartuig op sleeptouw nemen. Deze machtiging wordt slechts verleend mits betaling van de vastgestelde sleepplonen.

§ 3. Behalve in geval van hulpverlening aan andere motorvaartuigen is het aan motorvaartuigen andere dan sleepboten verboden meer dan één vaartuig op sleeptouw te nemen.

Art. 62. § 1. Elke sleep of duweenheid moet onder het gezag staan van een kapitein.

§ 2. De kapitein van het motorvaartuig dat hoofdzakelijk voor de voortbeweging zorgt, is de kapitein van de sleep of van de duweenheid. Wanneer meer dan één vaartuig hoofdzakelijk voor de voortbeweging dient, moet de kapitein van de sleep of van de duweenheid tijdig worden aangewezen.

§ 3. De vaartuigen van een duweenheid, met uitzondering van de duwboot, moeten geen kapitein hebben, maar staan onder het gezag van de kapitein van de duwboot.

§ 4. Tijdens de vaart moet de kapitein van een vaartuig aan boord zijn; de kapitein van een drijvend werktuig moet eveneens aan boord zijn wanneer het werktuig in bedrijf is.

§ 5. De kapitein is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement. De kapiteins van slepen en van duweenheden zijn verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, voor zover die op slepen en duweenheden van toepassing zijn.

De kapiteins van vaartuigen die deel uitmaken van een sleep, moeten de bevelen van de kapitein van de sleep opvolgen. Zij moeten evenwel, ook wanneer zulke bevelen niet gegeven worden, alle maatregelen nemen die door de omstandigheden vereist zijn om hun vaartuig op juiste wijze te voeren.

TITEL III

Inschrijven, meten en slopen van vaartuigen, scheepvaartrechten

HOOFDSTUK I

Inschrijving, meten en slopen van vaartuigen

Art. 63. Het inschrijven, het meten en het slopen der vaartuigen zijn onderworpen aan de voorschriften van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

HOOFDSTUK II. — Rechten

Afdeling I. — Vaarrecht. — Vaarvergunning

Art. 64. § 1. Het vaarrecht voor een geladen binnenvaartuig wordt bepaald op 0,075 F per ton van 1000 kg lading en per kilometer. Frakties van één ton, groter dan 500 kg worden voor één ton aangerekend; kleinere frakties worden niet aangerekend. Het minimum recht, onafgezien de aard van het vaartuig, is op 100 F vastgesteld.

§ 2. Het vaarrecht wordt berekend op grond van de afgelegde afstand, vermeerderd met één kilometer per doorgevaren sluis. Voor het bepalen van deze afstand stelt de Vennootschap verkenmerken vast en hun gemiddelde samengevoegde afstanden van het begin van het zeekanaal af, en wijzigt deze wanneer daartoe aanleiding bestaat.

Wanneer de werkelijke plaats van vertrek of aankomst niet met deze verkenmerken samenvalt, wordt het dichtsbijgelegen verkenmerk in aanmerking genomen. In de aldus verkregen totale afstand worden frakties van één kilometer groter dan 500 m als één kilometer aangerekend; frakties kleiner dan 500 m worden niet aangerekend, uitgezonderd wanneer de reisweg in zijn geheel korter is dan één kilometer, in welk geval één kilometer wordt aangerekend.

Art. 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 :

- 45 F si le port en lourd ne dépasse pas 450 t.;
- 70 F si le port en lourd dépasse 450 t. sans dépasser 700 t.
- 100 F 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 dépassa pas la valeur des 2 premiers centimètres d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide;

b) les embarcations de plaisance de plus de 3 tonnes;

c) les bâtiments motorisés qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison ne dépassa 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) le prix de la plaque d'immatriculation pour bâtiments de plaisance dont question à l'article 10 est fixé à :

- 100 F pour les bâtiments jaugeant moins de 3 tonnes;
- 200 F pour les bâtiments jaugeant de 3 à 20 tonnes;
- 300 F pour les bâtiments jaugeant 20 tonnes et plus.

Art. 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 :

- 100 F pour les bâtiments pouvant transporter au maximum 50 passagers;
- 200 F pour les bâtiments pouvant transporter plus de 50 et jusqu'à 100 passagers;
- 300 F 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 prévus 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)

Art. 67. § 1. Les bâtiments de mer sont assujettis au paiement d'un droit d'entrée dans le canal, fixé à 13 F 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 :

- 9 F par tonne-Moorsom du tonnage net (mesurage belge), pour chacun des 10 premiers voyages effectués durant l'année civile;
- 7 F par tonne-Moorsom, pour chacun des 15 voyages suivantes effectués durant l'année civile;
- 6 F par tonne-Moorsom, pour les autres voyages effectués durant l'année civile.

Section III. — Droits d'accostage

Art. 68. § 1. Pour l'accostage de bâtiments en vue du chargement ou du déchargement, le capitaine est tenu de payer les droits d'accostage suivants :

a) si les opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées le long des berges non munies de murs de quai, ou le long de murs de quai financés par des particuliers, ou s'il s'agit d'un transbordement dans les bassins ou le canal, sans que les berges soient utilisées :

- 1) pour la navigation intérieure : 0,75 F par tonne de 1 000 kg manutentionnée;
- 2) pour la navigation maritime : 1,10 F par tonne-Moorsom

Art. 65. § 1. De kapitein van een ledigvarend binnenvaartuig moet zich van een vaarvergunning voorzien, die hem door de ontvanger der scheepvaartrechten wordt afgeleverd tegen betaling van een recht, dat, onafhankelijk van de afgelegde afstand, wordt vastgesteld op :

- 45 F voor vaartuigen waarvan het maximum laadvermogen kleiner is dan 450 t.;
- 70 F voor vaartuigen met een maximum laadvermogen van 450 tot en met 700 t.;
- 100 F voor vaartuigen met een maximum laadvermogen van meer dan 700 t.

§ 2. Deze vaarvergunning is geldig voor de heenreis; een nieuwe vaarvergunning moet worden aangevraagd voor de terugreis indien deze ook ledig gebeurt.

§ 3. Worden als ledigvarend beschouwd :

a) de vaartuigen waarvan de inzinking, op de ijschaal gemeten, twee centimeter boven het vlak van ledige inzinking niet overtreft;

b) de pleziervaartuigen van meer dan 3 ton;

c) de motorvaartuigen die moeten geballast worden om de nodige indompeling van de schroef te verkrijgen, voor zover ze niet inzinken tot meer dan 5 centimeter boven het tweede inzinkingsvlak met ballast, zoals dit vlak is bepaald overeenkomstig artikel 68, 11e van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

d) de vaartuigen die noch voor goederenvervoer noch voor het vervoer van reizigers bestemd zijn;

e) de prijs van de inschrijvingsplaat voor pleziervaartuigen waarvan sprake in artikel 10 wordt vastgesteld op :

- 100 F voor pleziervaartuigen metende minder dan 3 ton;
- 200 F voor pleziervaartuigen van 3 ton tot minder dan 20 ton;
- 300 F voor pleziervaartuigen metende meer dan 20 ton.

Art. 66. § 1. Vaartuigen bestemd voor het vervoer van reizigers zijn onderworpen aan de betaling van een recht, dat afzonderlijk voor de heen- en voor de terugreis wordt bepaald op :

- 100 F voor de vaartuigen waarvan het ten hoogste toegelaten aantal passagiers niet meer bedraagt dan 50;
- 200 F voor de vaartuigen waarvan het ten hoogste toegelaten aantal passagiers meer dan 50 en niet meer dan 100 bedraagt;
- 300 F voor de vaartuigen waarvan het ten hoogste toegelaten aantal passagiers meer dan 100 bedraagt.

§ 2. Voor binnenvaartuigen die voor het vervoer van goederen en tevens voor het vervoer van reizigers zijn bestemd, zijn naargelang het geval de rechten voorzien in § 1 van dit artikel en in artikel 65, dan wel deze voorzien in § 1 van dit artikel en artikel 64 verschuldigd.

§ 3. Zeevaartuigen die voor het vervoer van goederen en tevens voor het vervoer van reizigers zijn bestemd, zijn onderworpen aan rechten voorzien in § 1 van dit artikel en in artikel 67.

Afdeling II. — Inkomrechten (Zeevaart)

Art. 67. § 1. Zeevaartuigen zijn onderworpen aan de betaling van een inkomrecht dat voor een reis heen en terug bepaald wordt op 13 F per netto-Moorsom ton (Belgische meting).

§ 2. Voor zeevaartuigen die een geregelde dienst onderhouden zoals bepaald in artikel 57, wordt dit inkomrecht vastgesteld op :

- 9 F per netto-Moorsom ton (Belgische meting) voor elk der eerste 10 reizen, tijdens het kalenderjaar;
- 7 F per netto-Moorsom ton, voor elk der vijftien volgende reizen tijdens het kalenderjaar;
- 6 F per netto-Moorsom ton, voor elk der volgende reizen tijdens het kalenderjaar.

Afdeling III. — Aanlegrechten

Art. 68. § 1. Voor het aanleggen en laden of lossen van een vaartuig is door de kapitein een aanlegrecht verschuldigd dat als volgt wordt bepaald :

a) wanneer de laad- of losverrichtingen geschieden langs oevers die niet voorzien zijn van kaaimuren, langs kaaimuren gefinancierd door particulieren of wanneer de overslag der lading plaatsheeft in de dokken of in het kanaal zonder gebruik van de oevers :

- 1) voor binnenvaartuigen : 0,75 F per ton van 1 000 kg lading;
- 2) voor zeevaartuigen : 1,10 F per netto-Moorsom ton (Belgische meting);

b) si les opérations de chargement ou de déchargement sont effectuées le long de murs ou quais autres que ceux désignés au a) ci-dessus :

- 1) pour la navigation intérieure : 1,25 F par tonne de 1 000 kg manutentionnée;
- 2) pour la navigation maritime : 2 F par tonne-Moorsom nette.

§ 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

Art. 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 : 0,75 F 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 : 1 F 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	F 200
— de 421 à 700 tonnes	250
— de 701 à 1000 tonnes	325
— plus de 1000 tonnes	400
b) pour les bâtiments de mer :	
— de 200 tonnes Moorsom et moins	F 250
— de plus de 200 tonnes Moorsom jusqu'à 350 tonnes Moorsom	325
— plus de 350 tonnes Moorsom	400

Section V. — Droits de dépôt sur berges et sur quais

Art. 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 :

- 0,10 F par m² et par jour à partir du quatrième et jusqu'au dixième jour;
- 0,20 F par m² et par jour à partir du onzième et jusqu'au vingtième jour;
- 0,30 F par m² et par jour à partir du vingt et unième jour.

Section VI. — Tarifs du remorquage

Art. 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

Art. 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.

b) wanneer de laad- of losverrichtingen geschieden langs muren en kaaien, andere dan deze onder a) bedoeld :

- 1) voor binnenvaartuigen : 1,25 F per ton van 1 000 kg lading;
- 2) voor zeevaartuigen : 2 F per netto-Moorsom ton (Belgische meting).

§ 2. De aanlegrechten geven recht op een verblijf op de kaden of oevers gedurende drie dagen van de goederen die uit een vaartuig gelost worden of die in een vaartuig moeten geladen worden. De termijn van drie dagen geldt :

- a) voor de geloste goederen : vanaf de eerstvolgende dag na de lossing van het vaartuig;
- b) voor de goederen die moeten geladen worden : vanaf de eerstvolgende dag na het op de kade plaatsen van de goederen.

Afdeling IV. — Verblijfrechten

Doorvaartrechten van de sluisen buiten de normale openingsuren

Art. 69. § 1. Wanneer een vaartuig langer dan een maand in het zeekanaal stilligt, is het verblijfrechten verschuldigd die worden bepaald op :

- a) voor vaartuigen bestemd voor het vervoer van goederen : 0,75 F per maand en per metrieke ton, te berekenen op het maximum laadvermogen;
- b) voor vaartuigen die niet bestemd zijn voor goederenvervoer, alsook voor drijvende werktuigen die geen vaartuigen zijn : 1 F per maand en per vierkante meter, te berekenen op het produkt van de maximumlengte met de maximumbreedte;
- c) iedere nieuwe begonnen maand wordt voor een volledige maand gerekend.

§ 2. De rechten voor de doorvaart van de sluisen buiten de uren waarvan sprake in artikel 13 worden als volgt vastgesteld :

a) voor de binnenvaartuigen :	
— tot 420 ton	F 200
— van 421 tot 700 ton	250
— van 701 tot 1000 ton	325
— van meer dan 1000 ton	400
b) voor zeevaartuigen :	
— van 200 Moorsom ton en minder	F 250
— van meer dan 200 Moorsom ton tot 350 Moorsom ton	325
— van meer dan 350 Moorsom ton	400

Afdeling V. — Stapelrechten op dijken en kaaien

Art. 70. De geloste of de voor lading bestemde goederen die langer dan de in artikel 68, § 2 voorziene termijn op de dijken of op de kaaien gestapeld blijven, zijn onderworpen aan de heffing van een progressief recht dat per vierkante meter en per dag wordt vastgesteld op :

- 0,10 F voor de vierde tot de tiende dag;
- 0,20 F voor de elfde tot de twintigste dag;
- 0,30 F voor de dagen vanaf de éérentwintigste dag.

Afdeling VI. — Sleptarieven

Art. 71. § 1. De tarieven voor het slepen worden vastgesteld door de Vennootschap en zijn aangeplakt aan de ingang van de ontvangkantoren, aan de kantoren van de havenkapitein en aan deze van de sluismeester.

§ 2. De voor het slepen verschuldigde bedragen worden in dezelfde kantoren en onder dezelfde voorwaarden als de scheepvaartrechten betaald.

Afdeling VII. — Betaling der rechten

Art. 72. § 1. Behoudens afwijking door de vennootschap toegestaan, moeten de bepaalde vaarrechten en andere rechten betaald worden op het eerste ontvangkantoor dat het vaartuig op zijn reisweg ontmoet. De rechten moeten in elk geval betaald zijn vóór het vaartuig het kanaal verlaat.

§ 2. De ontvangkantoren bevinden zich aan de sluisen te Wintam en te Klein-Willebroek, aan sluis nr. 38 op het kanaal van Charleroi naar Brussel, aan de voorhaven en in de kantoren van de maatschappelijke zetel.

§ 3. De kapiteins moeten zich met het oog op de betaling van de verschuldigde rechten op het ontvangkantoor aanmelden, voorzien van de meetbrief van hun vaartuig en van het cognossement betreffende de lading en de vertrek- en aankomstplaats aangeven.

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.

Art. 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 les 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 trop élevés ont été perçus et que la différence dépasse 10 F, le capitaine ou le propriétaire intéressé peut demander le remboursement du trop-perçu au premier bureau de perception.

Art. 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 :

- a) les bâtiments appartenant à l'armée ainsi que les bâtiments de l'Etat battant le pavillon national;
- b) 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;
- c) 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

Art. 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;

Indien hij verschillende partijen goederen van verschillende aard vervoert of indien hij het lossen van gedeelten tijdens de reis voorziet, moet de kapitein een cognossement voorleggen voor elke partij. De kapitein van een duweenheid moet aan deze verplichtingen voldoen voor elk vaartuig van de duweenheid.

Art. 73. § 1. Indien tijdens een reis, nadat de rechten werden betaald, een bijkomende lading wordt ingenomen of door de eigenaar van de lading schriftelijk een nieuwe bestemmingsplaats voor het vaartuig wordt aangewezen, moet de kapitein, voorzien van de nodige bewijsstukken, hiervan aangifte doen aan de eerste sluis die hij doorvaart of aan het eerste ontvangkantoor dat hij ontmoet. De agent van dienst tekent, na controle van de bewijsstukken, de tijdens de reis voorgekomen wijzigingen aan op de aangifte van de kapitein.

§ 2. Wijst de controle uit dat te weinig rechten werden betaald, dan wordt het nog verschuldigd recht geïnd door de ontvanger van het eerstvolgend kantoor of door de sluismeester indien het vaartuig tijdens de reis niet meer in de nabijheid komt van een ontvangkantoor.

§ 3. Wijst de controle uit dat te veel rechten werden betaald en dat het verschil meer dan tien frank bedraagt, dan kan de rechthebbende kapitein of eigenaar van een vaartuig op het ontvangkantoor de terugbetaling van dat verschil vorderen.

Art. 74. § 1. Indien de kapitein geen meetbrief bezit of hem niet kan tonen, dan worden de rechten geheven voor een forfaitaire tonnenmaat, die gelijk is aan het produkt van de grootste lengte van de romp, vermenigvuldigd met de grootste breedte en de gemiddelde diepgang van het vaartuig, verminderd met 25 cm.

De kapitein moet, onmiddellijk na de lossing en vóór hij een nieuwe lading inneemt, de nodige maatregelen nemen om een geldige meetbrief over te leggen, zo niet wordt hem alle verdere doorvaart van bruggen en sluisen verboden.

Blijkt bij het overleggen van de meetbrief dat het totaal der rechten, geheven op basis van de forfaitair vastgestelde tonnenmaat, groter is dan het bedrag der rechten berekend op basis van de gegevens van de meetbrief, dan wordt het verschil terugbetaald.

§ 2. Voor duweenheden worden de rechten afzonderlijk berekend voor de duwboot en voor elk der duwbakken.

§ 3. Worden vrijgesteld van de vaarrechten, van de vaarvergunning, van de inkomrechten en de aanlegrechten :

- a) de vaartuigen van de krijgsmacht en deze van de Staat die onder nationale vlag varen;
- b) vaartuigen die de volledige of gedeeltelijke lading van andere vaartuigen aan boord nemen, hetzij wegens een vermindering van de reglementaire diepgang, hetzij wegens om het even welke andere accidentele oorzaak, zoals averij, enz. Deze vrijstelling van rechten geldt slechts vanaf de plaats van overslag der lading tot de plaats die oorspronkelijk voor de lossing der goederen was bepaald;
- c) de vaartuigen die zich ingevolge toepassing van artikel 48 van dit reglement verplaatsen en nadien naar hun vertrekplaats terugkeren, om dat de oorzaak die de verplaatsing heeft genoodzaakt niet meer bestaat.

Om deze vrijstelling van rechten te kunnen genieten moeten de kapiteins van de vaartuigen bedoeld onder b) en c) een door de havenkapitein ondertekende verklaring bezitten.

TITEL IV.

Instandhouding en exploitatie van de waterweg, van de haven en van hun aanhorigheden

HOOFDSTUK I. — Instandhouding

Art. 75. Het is verboden :

- a) rechtstreeks of onrechtstreeks het water af te leiden van de waterweg en de dokken die ermede in vrije gemeenschap zijn, of er een watervang te plaatsen zonder voorafgaande machtiging van de Vennotschap;
- b) de bedding en de aanhorigheden van de waterweg of de kunstwerken hoe dan ook te beschadigen;
- c) in de bedding van de waterweg, in de grachten of greppels die er van afhangen, om het even wat te werpen, te laten vloten of aflopen dat de bodem zou kunnen verhogen, de scheepvaart belemmeren, de vrije afvoer van het water hinderen of het water beoedelen of bederven;

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 embarcades, et à tout endroit où la pêche gêne la navigation.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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'Etat. Ces pièces devront être produites à toutes réquisition des personnes compétentes.

Art. 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.

Art. 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 agents qui en ont la garde.

Art. 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 ses 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.

Art. 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.

d) touwen vast te maken aan bomen, borstweringen, telefoonpalen, palen der electricische leidingen, seinpalen, rails, en in het algemeen aan alles wat daartoe niet bestemd is;

e) het is verboden te vissen op minder dan 100 meter van de sluizen, op aanlegsteigers en op alle plaatsen waar dit de scheepvaart hindert.

Art. 76. § 1. Het is verboden een watervang te blijven gebruiken wanneer het water in het kanaal onder de voor de scheepvaart vastgestelde hoogte gedaald is.

§ 2. De watervanginrichtingen en de meters moeten in goede staat onderhouden worden; de schuiven moeten goed dicht sluiten en moeten in geval van waterschaarste, hoge waterstand of ijsgang overeenkomstig de richtlijnen van de bevoegde personen worden bediend.

Geen enkele vergoeding kan van de vennootschap worden geëist ingevolge de maatregelen door dit artikel voorgeschreven.

Art. 77. De openingsuren en de normale werktijd aan de haven en de voorhaven worden door de vennootschap vastgesteld. Ze worden ter kennis gebracht van de gebruikers bij middel van omzendbrieven en van aanplakbrieven in de maatschappelijke zetel van de vennootschap, aan de sluizen en in de ontvangtoren.

Art. 78. § 1. Behoudens vergunning is de toegang tot en het verkeer op het domein van de vennootschap verboden, daar waar zulks is aangeduid door de verbodstekens voorzien in het Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer of door borden waarop dit verbod is vermeld.

De vergunning wordt door de vennootschap verleend tegen betaling van een recht dat door de Vennootschap wordt vastgesteld. Zij moet op elk verzoek van de bevoegde personen worden getoond.

§ 2. Het is verboden, zonder schriftelijke vergunning van de vennootschap op de oevers rond te lopen of te vertoeven. De vergunning die slechts geldig is gedurende het jaar van afgifte kan worden bekomen tegen betaling van een door de vennootschap vastgesteld recht. De vissers die vanaf de oever vissen, moeten in het bezit zijn van deze vergunning en tevens van een door de Staat afgeleverd visverlof en moeten deze op elk verzoek van de bevoegde personen tonen.

Art. 79. Het is verboden :

§ 1. te roken binnen de omheining van de haven en de voorhaven, in de loodsen en in de magazijnen en entrepots van de vennootschap;

§ 2. zonder toelating van de havenkapitein, in de dokken en in het kanaal te duiken, met of zonder duikeruitrusting;

§ 3. in het kanaal en in de dokken te baden, uitgezonderd binnen wel bepaalde grenzen van de wateroppervlakten waarvoor aan de yachtclubs en aan zwembadinrichtingen een bijzondere machtiging werd toegekend;

§ 4. over het ijs te lopen wanneer het kanaal is toegevroren.

Art. 80. § 1. Het is verboden over de beweegbare bruggen te gaan vóór ze volkomen gesloten en vergrendeld zijn, daarop te blijven staan en de afsluitingen, welke de toegang tot die bruggen beletten, zonder toestemming van de brugwachter te overschrijden.

§ 2. Zonder toelating van de beamtenden die met de bewaking ervan zijn gelast, is het verboden zich te begeven op de kunstwerken die niet bestemd zijn voor de doorgang van het publiek.

Art. 81. Zonder schriftelijke vergunning van de vennootschap is het verboden enig werk uit te voeren, beplantingen aan te brengen, iets te graven of iets te storten in het bed van de waterweg, op zijn oevers en andere aanhorigheden. De vergunning geeft aanleiding tot het betalen van een recht dat door de vennootschap wordt vastgesteld, mits goedkeuring door de Koning.

Art. 82. § 1. Voor het bezetten van dijken, kaaien en gronden die aanhorigheden zijn van de haven, anders dan voorzien in de artikelen 68 en 70, is een voorafgaande vergunning van de vennootschap vereist, en is een door de vennootschap vastgestelde vergoeding verschuldigd, mits goedkeuring door de Koning.

§ 2. Het gebruik van toestellen voor goederen behandeling, die niet aan de Vennootschap toebehoren, op kaaien, dijken en aanhorigheden, is slechts toegelaten na voorafgaande vergunning van de Vennootschap. Voor dit gebruik is een vergoeding verschuldigd waarvan de tarieven door de vennootschap vastgesteld worden, mits goedkeuring door de Koning.

CHAPITRE II. — Exploitation

Art. 83. § 1er. 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 empiler 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 n'ont 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 86. § 1er. 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

Art. 87. La police du port est exercée par le capitaine du port et ses adjoints.

Art. 88. Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant et toute fraude, sont punies des peines prévues à l'article 1er de la loi du 6 mars 1818, modifiée par l'article 1er de la loi du 5 juin 1934.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

HOOFDSTUK II. — Exploitatie

Art. 83. § 1. De havenkapitein of zijn afgevaardigde duidt het gedeelte van de kaaien aan waar het laden en lossen moet geschieden en waar de goederen mogen gestapeld worden.

§ 2. Het stapelen van goederen is verboden op de spoorbanen, op de rolbanen van de kranen en op minder dan 1,50 m van de buitenzijde van de rails.

§ 3. Poedervormige stoffen mogen slechts gelost worden op plaatsen aangeduid door de Vennootschap.

§ 4. Vaartuigen geladen met brandbare vloeistoffen binnen de 24 uur na aankomst gelost worden.

§ 5. Benzine, terpentijn, etherische of vluchtige oliën en koolwaterstoffen in het algemeen, die per vaartuig en in klein hoeveelheid aankomen, mogen niet op de kaaien gestapeld worden; zij moeten buiten het domein van de Vennootschap weggebracht worden naarmate ze worden gelost.

§ 6. De goederen die op de kaaien gestapeld zijn, mogen niet over de dekstenen uitsteken. De stapels mogen niet meer dan 3 meter hoog zijn. De havenkapitein mag desgevallend een kleinere hoogte voorschrijven.

§ 7. De voertuigen die goederen moeten laden of lossen, mogen het verkeer niet onderbreken of hinderen. In geen geval mogen zij stationneren op een spoorbaan, op de rolbaan van de kranen en op minder dan 1,50 m van de buitenzijde van de rails.

§ 8. De stouwers moeten de ladingsresten van de kaaien verwijderen en op de daartoe aangeduide plaatsen storten.

Art. 84. De Vennootschap stelt de voorwaarden en de tarieven vast voor het gebruik van de kranen die behoren tot de openbare dienstverlening van het kanaal en de haven, na goedkeuring door de Koning.

Art. 85. § 1. De kaaien zijn bestemd voor het laden en lossen van vaartuigen of voor douaneverrichtingen.

§ 2. Het plaatsen op de kaaien van kleine keten, dienstig voor kantoortjes, bergplaatsen voor materiaal en dergelijke wordt slechts geduld. Deze inrichtingen moeten op de eerste vordering van de havenkapitein weggenomen of verplaatst worden. Indien aan deze vordering geen gevolg gegeven wordt, zullen die inrichtingen van ambtswege, op kosten en risico's van de belanghebbenden, weggenomen worden.

§ 3. Het stouwersmateriaal wordt op de kaaien slechts gedoogd en moet op de eerste vordering van de havenkapitein weggenomen worden.

Art. 86. § 1. Behoudens bijzondere toelating van de Vennootschap is het verboden 's nachts voertuigen op de kaaien en de oevers te laten stationneren.

§ 2. Elk voertuig dat op het domein van de Vennootschap parkeert, zelfs op plaatsen waar het parkeren is toegelaten, is onderworpen aan de betaling van een vergoeding, waarvan het bedrag door de Vennootschap wordt vastgesteld, mits goedkeuring door de Koning.

TITEL V

Strafbepalingen, klachten en beroep

Art. 87. De havenpolitie wordt uitgeoefend door de havenkapitein en zijn adjuncten.

Art. 88. Elke inbreuk op dit reglement, elke weigering een reglementair bevel na te komen, gegeven door een der agenten in het volgend artikel bedoeld en elke ontduiking worden gestraft met de straffen vermeld in artikel 1 van de wet van 6 maart 1818, gewijzigd door artikel 1 van de wet van 5 juni 1934.

Art. 89. Zijn inzonderheid belast met het toezicht op de naleving van dit reglement :

- a) de bevoegde personen zoals omschreven in artikel 2-v;
- b) de Rijkswacht;
- c) de ambtenaren belast met de politie der gemeenten die langs het Zeekanaal gelegen zijn.

Art. 90. Bij de Directeur-Generaal van de Vennootschap kan beroep aangetekend worden tegen de beslissingen van de ambtenaren en agenten belast met het toezicht op en de exploitatie van het kanaal en bij de Beheerraad van de Vennootschap tegen de beslissingen van de Directeur-Generaal, onverminderd de verplichting om, in spoedeisende gevallen, onmiddellijk gevolg te geven aan de beslissingen.





Art. 91. De shuismeesters houden een register ter beschikking, waarin de kapiteins hun klachten kunnen aantekenen betreffende de dienst van de waterweg.

Legende pour les 3 annexes

-  rouge
-  blanc
-  vert
-  bleu

CHENAL D'ACCES DE L'ECLUSE DE WINTAM.

Legende voor de 3 bijlagen

-  rood
-  wit
-  groen
-  blauw

TOEGANGSGEUL TOT DE SLUIS VAN WINTAM.

Signification des signaux.

Signal - Sein

Betekenis van de seinen.

Accès du chenal interdit à tous les bâtiments.



Le bâtiment de mer peut entrer directement dans l'écluse.



Ecluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive droite.



Ecluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive gauche.



Accès du chenal autorisé pour tous les bâtiments.



Ecluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive droite.



Ecluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive gauche.



Ecluse ouverte. Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer directement dans l'écluse.



Toegang tot de vaargeul verboden voor alle vaartuigen.

Zeevaartuig mag rechtstreeks de sluis binnenvaren.

Sluis gesloten. Zeevaartuig moet aanleggen aan de kaaimuur rechteroever.

Sluis gesloten. Zeevaartuig moet aanleggen aan de kaaimuur linkeroever.


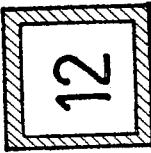

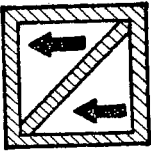
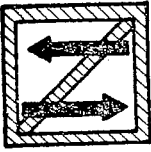
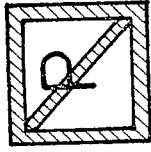
Toegang tot de vaargeul vrij voor alle vaartuigen.

Sluis gesloten. De binnenvaartuigen moeten aanleggen aan de kaaimuur rechteroever.


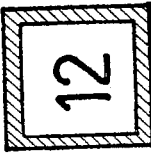

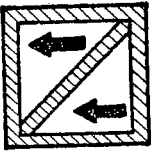
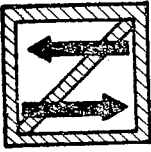
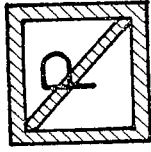
Sluis gesloten. De binnenvaartuigen moeten aanleggen aan de kaaimuur linkeroever.

Sluis geopend. De binnenvaartuigen mogen rechtstreeks de sluis binnenvaren.

Blage 2.TÉKENS LANGS DE WATERWEG.

	Verplichting te stoppen in de omstandigheden voorzien in het reglement.
	Verplichting snelheid te minderen. Het cijfer geeft de maximum snelheid aan in km/uur.
	Verplichting een bijzondere waakzaamheid in acht te nemen.
	Alle voorbijlopen verboden.
	Kruisen en voorbijlopen verboden.
	Stilliggen verboden aan de zijde van de waterweg waar het teken is geplaatst.

Annexe 2.SIGNALISATION LE LONG DE LA VOIE D'EAU.

	Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le règlement.
	Obligation de réduire la vitesse. Le chiffre indique la vitesse maxima en km/h.
	Obligation d'observer une vigilance particulière.
	Tout dépassement est interdit.
	Interdiction de croiser et de dépasser.
	Interdiction de stationner du côté de la voie navigable où le signal est placé.

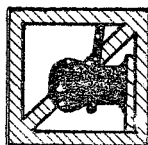
2.-

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



Verboden te ankeren en ankers, kabels en/of kettingen te laten slepen aan de zijde van de waterweg waar het teken is geplaatst.

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



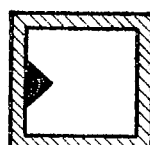
Verboden aan de oever te meren aan de zijde van de waterweg waar het teken is geplaatst.

Interdiction de virer.



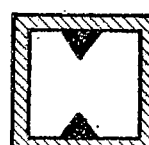
Verboden te keren.

La hauteur libre au-dessus du plan d'eau (théorique) est limitée (à la hauteur exprimée en mètres sur le signal).



De vrije hoogte boven de (theoretische) waterspiegel is beperkt (tot de hoogte in meter aangeduid op het teken).

La largeur de la passe navigable est limitée (à la largeur exprimée en mètres sur le signal).



De breedte van de vaargeul is beperkt (tot de breedte in meter aangeduid op het teken).

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.

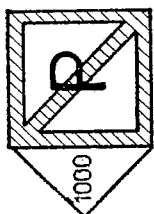
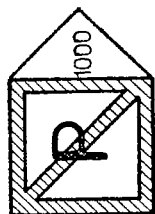


De vaargeul is verwijderd van de rechter (linker) oever; het op het teken voorkomend getal geeft in meters de afstand aan welke de vaartuigen ten opzichte van de oever moeten houden.

Petits panneaux triangulaires complémentaires qui indiquent la direction du secteur auquel s'applique le signal.

Exemple :

Interdiction de stationner (sur 1.000 m.)



Toegevoegde driehoekige bordjes die de richting van het kanaalvak aangeven waar op het hoofdteken betrekking heeft.

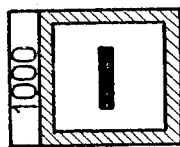
Voorbeeld :

Stilliggen verboden (over 1.000 m)

Petits panneaux complémentaires qui renseignent la distance en mètres au-delà de laquelle les prescriptions indiquées par le signal sont d'application.

Exemple :

Obligation de s'arrêter après 1.000 m. dans les conditions prévues par le règlement.



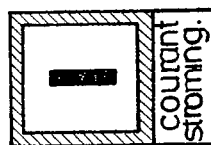
Toegevoegde bordjes vermeldende de afstand in meter na dewelke het voorschrift, aangegeven door het hoofdteken, van kracht is.

Voorbeeld :

Verplichting te stoppen na 1.000 m. in de omstandigheden voorzien in het reglement.

Petits panneaux complémentaires avec explications ou renseignements complémentaires.

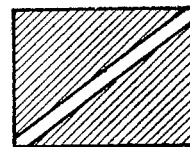
Exemple : Obligation d'observer une vigilance particulière à cause d'un courant dans la voie navigable.



Toegevoegde bordjes met aanvullende verklaringen of aanwijzingen.

Voorbeeld : Verplichting een bijzondere waakzaamheid in acht te nemen, wegens een stroming in de waterweg.

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



Einde van een verbod of een gebod, geldig voor één enkele vaarrichting, of einde van een beperking.

Annexe 3.ECLUSE DE ZEMST - Signaux pour la navigation d'intérieur.

Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments d'intérieur.



SIGN. 1



SIGN. 2

Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès.



SIGN. 3

Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès.



SIGN. 4

Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres.



SIGN. 5

Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse.

Bijlage 3.SLUIS TE ZEMST - Scheepvaartsein en voor de Binnenvaart

Verbod voor alle binnenvaartuigen de vaargeul en sluishoofden te naderen.

De binnenvaartuigen moeten aan stuurboord aanleggen in de vaargeul.

De binnenvaartuigen moeten bakboord aanleggen in de vaargeul.

De binnenvaartuigen moeten volgens de bevelen bakboord of stuurboord aanleggen in de vaargeul.

De binnenvaartuigen moeten zich klaar maken om stuurboord aan te leggen in de sluis. 3.-

Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse.



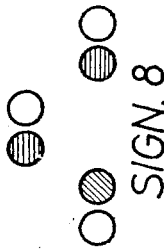
De binnenvaartuigen moeten zich klaar maken om bakboord aan te leggen in de sluis.

Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres.



De binnenvaartuigen moeten zich klaar maken om volgens de bevelen bakboord of stuurboord aan te leggen in de sluis.

Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord.



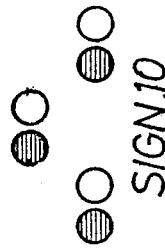
De binnenvaartuigen mogen de sluis binnenvaren en stuurboord aanleggen.

Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord.



De binnenvaartuigen mogen de sluis binnenvaren en bakboord aanleggen.

Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres.



De binnenvaartuigen mogen de sluis binnenvaren en volgens de bevelen bakboord of stuurboord aanleggen.

ECLUSE DE ZEMST - Signaux pour la navigation maritime.

SLUIS te ZEMST - Scheepvaartsein en voor de zeevaart.

Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments de mer.



SIGN. 1

Verbod voor alle zeevaartuigen de vaargeul en sluishoofden te naderen.

Les bâtiments de mer doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès.



SIGN. 2

De zeevaartuigen moeten aan stuurboord aanleggen in de vaargeul.

Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès.



SIGN. 3

De zeevaartuigen moeten bakboord aanleggen in de vaargeul.

Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres.



SIGN. 4

Dé zeevaartuigen moeten volgens de bevelen bakboord of stuurboord aanleggen in de vaargeul.

Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse.



SIGN. 5

De zeevaartuigen moeten zich klaar maken om stuurboord aan te leggen in de sluis.

2.-

Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse.



De zeevaartuigen moeten zich klaar maken om bakboord aan te leggen in de sluis.

Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres.



De zeevaartuigen moeten zich klaar maken om volgens de bevelen bakboord of stuurboord aan te leggen in de sluis.

Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord.



De zeevaartuigen mogen de sluis binnenvaren en stuurboord aanleggen.

Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord.



De zeevaartuigen mogen de sluis binnenvaren en bakboord aanleggen.

Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres.



De zeevaartuigen mogen de sluis binnenvaren en volgens de bevelen bakboord of stuurboord aanleggen.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 18 août 1975.

Ons bekend om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 18 augustus 1975.

BAUDOUIN

BOUDEWIJN

Par le Roi, | Van Koningswege :
Le Ministre des Travaux publics, | De Minister van Openbare Werken,

J. DEFRAIGNE.