

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 81 — 1557

4 AOUT 1981. — Arrêté royal portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I. — Dispositions générales

Section 1. — Champ d'application

Article 1er. Le présent règlement est applicable dans la mer territoriale belge, dans les ports et sur les plages du littoral belge.

Art. 2. § 1er. On entend dans le présent règlement par « mer territoriale belge » les eaux situées en deçà de la ligne fictive qui s'étend parallèlement le long de la côte belge à 3 milles marins (5 556 m) de la laisse de basse mer de cette côte ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de 3 milles marins de cette laisse de basse mer, ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

§ 2. On entend dans le présent règlement par « ports du littoral belge » :

1° En ce qui concerne le port d'Ostende : les eaux du port d'Ostende qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal à la jetée d'aval de l'écluse des bassins de Commerce, d'une part, et aux jetées d'aval des écluses de Slijkens à l'écluse de l'ancien bassin de chasse et à la jetée d'aval de l'écluse du bassin à flot du port de pêche et du bassin de la Marine, d'autre part, y compris les eaux du bassin Montgomery jusqu'à l'écluse Mercator et du bassin à marée du port de pêche;

2° En ce qui concerne le port de Zeebrugge : les eaux du port de Zeebrugge qui s'étendent de la ligne droite fictive reliant les points extrêmes, du côté de la mer, des môles aux jetées d'aval des écluses, y compris le port de pêche, le port de plaisance et le bassin de la Force Navale belge ainsi que les bancs de chantier et de carénage dudit port de pêche;

3° En ce qui concerne le port de Nieuport : les eaux du port de Nieuport qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal aux jetées d'aval des écluses de l'arrière-port, y compris tous les bassins qui y sont reliés;

4° En ce qui concerne le port de Blankenberge : les eaux du port de Blankenberge qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal au mur du quai Est du bassin d'échouage y compris le nouveau port de plaisance.

§ 3. On entend dans le présent règlement par « les plages du littoral belge » : la partie du littoral belge comprise entre la laisse de basse mer visée au § 1er et la laisse de haute mer.

Section 2. — Définitions

Art. 3. On entend dans le présent règlement par :

1° Bâtiment : tout engin flottant ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau;

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 81 — 1557

4 AUGUSTUS 1981. — Koninklijk besluit houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

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

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Sectie 1. — Toepassingsgebied

Artikel 1. Dit reglement is van toepassing in de Belgische territoriale zee, in de havens en op de stranden van de Belgische kust.

Art. 2. § 1. In dit reglement wordt onder « Belgische territoriale zee » verstaan de wateren gelegen binnen een ingebeelde lijn welke parallel loopt met de Belgische kust op een afstand van 3 zeemijlen (5 556 m) te rekenen hetzij vanaf de laagwaterlijn van deze kust of van bij eb droogvallende bodemverheffingen indien deze zich binnen 3 zeemijlen vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden der permanente havenwerken welke buiten voornoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zee-kaarten is aangeduid.

§ 2. In dit reglement wordt onder « havens van de Belgische kust » verstaan :

1° Wat de haven van Oostende betreft : de wateren van de haven van Oostende welke zich uitstrekken van het uiteinde, in zee, van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot het benedenhoofd van de sluis van de Handelsdokken, enerzijds, en tot de benedenhoofden van de sluisen van Slijkens, de afsluitdam van de gewezen spuikom en het benedenhoofd van de sluis van het vlotdok van de vissershaven en van het Zeewezendok anderzijds, met inbegrip van de wateren van het Montgomery dok tot aan de Mercatorsluis en van het tijdok van de vissershaven;

2° Wat de haven van Zeebrugge betreft : de wateren van de haven van Zeebrugge welke zich uitstrekken vanaf de ingebeelde rechte lijn getrokken door de uiterste zeevaartse punten van de havendammen tot de benedenhoofden van de sluisen, met inbegrip van de vissershaven, de jachthaven en het dok van de Belgische Zeemacht alsook de werf- en kielbanken van de vissershaven;

3° Wat de haven van Nieuwpoort betreft : de wateren van de haven van Nieuwpoort welke zich uitstrekken van het uiteinde in zee van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot de benedenhoofden van de sluisen der achterhaven, met inbegrip van alle ermede in verbinding staande dokken;

4° Wat de haven van Blankenberge betreft : de wateren van de haven van Blankenberge welke zich uitstrekken van het uiteinde, in zee, van de hoofden der staketsels van de vaargeul tot aan de oosterkaaiwand van het bankdok, met inbegrip van de nieuwe jachthaven.

§ 3. In dit reglement wordt onder « de stranden van de Belgische kust » verstaan de strook van de Belgische kust begrepen tussen de in § 1 bedoelde laagwaterlijn en de hoogwaterlijn.

Sectie 2. — Begripsomschrijvingen

Art. 3. In dit reglement wordt verstaan onder :

1° Vaartuig : elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer of verplaatsing te water;

2° Navire : tout bâtiment naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;

3° Navire de grandes dimensions : navire qui, en raison de sa longueur ou de son tirant d'eau par rapport à l'état du chenal, est considéré comme tel par le Service du pilotage, conformément aux normes fixées par ce service et communiquées officiellement aux navigants (avis aux navigateurs n° 1 - en abrégé A.A.N. n° 1).

4° Bateau d'intérieur : tout bâtiment naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

5° Bâtiment de plaisance : le bâtiment qui, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux et sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance;

6° Capitaine ou patron : toute personne qui est chargée du commandement du bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace;

7° Fonctionnaires ou agents de l'autorité : les personnes indiquées à l'article 33;

8° Convention : la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, approuvée par la loi du 24 novembre 1975;

9° Règle : l'une des règles du règlement international annexé à la convention visée au 8°;

10° Feu brillant : un feu qui est, dans des conditions atmosphériques normales, visible à une distance d'au moins 2 milles marins (3 704 m).

Art. 4. Les définitions données aux Règles 3, 21 et 32 valent également pour l'application du présent arrêté, à moins que ce dernier n'y déroge expressément.

CHAPITRE II. — Règles de navigation

Section 1. — Dispositions générales

Art. 5. § 1er. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue un risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement. Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui pour une des raisons précitées, ne peut pénétrer dans les ports du littoral belge, à accéder à un des ports belges.

§ 2. Le port de Blankenberge est réservé aux bâtiments de plaisance.

Art. 6. Dans les ports du littoral belge, l'article 1er, alinéa 8, l'article 2, alinéas 1er et 2, et les articles 4, 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du royaume sont applicables aux bateaux d'intérieur.

Art. 7. § 1er. Sauf disposition particulière contraire, tout bâtiment doit porter sur sa coque ou sur sa superstructure, à un endroit visible, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être indiqués en lettres contrastant avec le fond et lisibles par temps clair à une distance d'au moins 50 m. Au cas où ces inscriptions figurent sur le flanc du bâtiment, elles doivent figurer des deux côtés.

§ 2. Sauf s'il est muni d'une lettre de mer ou d'une lettre de pavillon, bâtiment qui appartient en tout ou en partie à une personne établie en Belgique et qui a un port d'attache belge ou qui fait habituellement escale dans un port belge, doit être inscrit dans le registre tenu à cet effet par le commissaire maritime en chef de la côte et porter le numéro de registre qui lui est attribué.

La demande d'inscription doit indiquer l'identité complète du ou des propriétaires, l'usage principal auquel le bâtiment est destiné et les caractéristiques principales de celui-ci.

Toute modification des éléments de la demande doit être communiquée sans délai au commissaire maritime en chef de la côte.

Le numéro attribué est inscrit sur la coque ou sur la superstructure, à un endroit visible, par temps clair, à une distance d'au moins 50 m. Au cas où cette inscription figure sur le flanc du bâtiment, elle doit figurer des deux côtés.

2° Zeeschip : elk vaartuig dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

3° Bovenmaats zeeschip : zeeschip dat wegens zijn lengte of zijn diepgang ten opzichte van de toestand van de vaargeul, door de Dienst van het Loodswezen als dusdanig wordt aangemerkt overeenkomstig de normen door die dienst bepaald en officieel meegedeeld aan zeevarenden (bericht aan zeevarenden nr. 1 - afgekort B.a.Z. nr. 1);

4° Binnenschip : elk vaartuig dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

5° Pleziervaartuig : het vaartuig dat al dan niet gebruikt voor winstgevende verrichtingen in welke vorm ook, aan pleziervaart doet of ervoor bestemd is;

6° Kapitein of schipper : elke persoon die belast is met de leiding van een vaartuig of deze in feite neemt, alsmede elke persoon die hem vervangt;

7° Ambtenaren of bedienden der overheid : de in artikel 38 bedoelde personen;

8° Verdrag : het verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975;

9° Voorschrift : één van de voorschriften van de internationale bepalingen gevoegd bij het in 8° bedoeld Verdrag;

10° Helder licht : licht dat onder normale weersomstandigheden op een afstand van ten minste 2 zeemijlen (3 704 m) zichtbaar is.

Art. 4. De in de Voorschriften 3, 21 en 32 gegeven begripsomschrijvingen gelden ook voor de toepassing van dit besluit, tenzij het er uitdrukkelijk van afwijkt.

HOOFDSTUK II. — Scheepvaartregelen

Sectie 1. — Algemene bepalingen

Art. 5. § 1. Geen vaartuig mag de havens van de Belgische kust binnenvaren indien het om reden van zijn afmetingen of zijn diepgang of om enige andere reden een gevaar vormt of dreigt te vormen voor de veiligheid van het vaartuig zelf of van de scheepvaart, of voor de haven- en kunstwerken of voor het milieu in 't algemeen. Indien bijzondere omstandigheden dit vereisen kan de overheid echter in door haar te bepalen voorwaarden een vaartuig, dat om een der bovengenoemde redenen niet in de havens van de Belgische kust mag binnenvaren, toegang tot een der Belgische havens verlenen.

§ 2. De haven van Blankenberge is alleen toegankelijk voor pleziervaartuigen.

Art. 6. In de havens van de Belgische kust gelden voor de binnenschepen artikel 1, achtste lid, artikel 2, eerste en tweede lid, en de artikelen 4, 5, 7 en 8 van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwogen van het Koninkrijk.

Art. 7. § 1. Behoudens andersluidende bijzondere bepaling moet ieder vaartuig op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren. Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van ten minste 50 m leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§ 2. Behalve wanneer het een zeebrief of een vlaggebrief heeft, moet elk vaartuig dat geheel of gedeeltelijk aan een in België gevestigde persoon toebehoort en dat een Belgische thuishaven heeft of dat gewoonlijk een Belgische haven aandoet, ingeschreven zijn in het register dat daartoe door de hoofdwaterschout van de kust wordt gehouden, en het hem toegewezen kennummer voeren.

De aanvraag tot inschrijving moet de volledige identiteit van de eigenaar of eigenaars, het hoofdzakelijk gebruik waarvoor het vaartuig bestemd is alsook de voornaamste kenmerken ervan vermelden.

Iedere wijziging van de in de aanvraag vermelde gegevens moet onverwijld ter kennis worden gebracht van de hoofdwaterschout van de kust.

Het toegewezen nummer wordt op de romp of op de bovenbouw aangebracht op een plaats die bij helder weer zichtbaar is op een afstand van ten minste 50 m. Is het nummer op de zijkant van het schip aangebracht, dan moet het aan beide zijden voorkomen.

§ 3. A l'exception des bateaux de pêche fréquentant habituellement un port belge, tout bâtiment est tenu de hisser son pavillon national à l'entrée et à la sortie du port et, en dehors de ces cas, lorsque les fonctionnaires ou les agents de l'autorité l'y invitent.

Art. 8. § 1er. Aucune disposition du présent règlement ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du bâtiment de prendre toutes les précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

§ 2. L'armateur, le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment tiennent compte des dangers de navigation et des risques d'abordage ainsi que des circonstances particulières, notamment des limites d'utilisation du bâtiment, qui obligeraient à ne pas observer le présent règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

Art. 9. Nul ne peut porter atteinte à la sécurité de la navigation ni retarder cette navigation soit volontairement, soit involontairement, par négligence ou incapacité ou par des manœuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes.

Section 2. — Mouvements de navigation

Art. 10. § 1er. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 11, les Règles 4 à 9 et 11 à 19 sont observées à bord de tout bâtiment.

§ 2. Les bâtiments qui ne portent pas les feux ou la marque de jour prescrits pour les navires de grandes dimensions à l'article 13, § 2, doivent éviter la route des bâtiments qui portent ces signaux. Les navires de grandes dimensions qui portent les signaux prescrits à l'article 13, § 2, doivent se comporter entre eux d'après les règles de la Convention et celles du présent règlement.

§ 3. Chaque bâtiment qui en rencontre un autre dans les ports du littoral belge, doit tenir la droite du chenal ou la partie située à droite du milieu du passage, autant qu'il est matériellement possible sans compromettre sa sécurité.

§ 4. Par dérogation à la Règle 3, g, un dragueur en train d'effectuer des opérations de dragage doit se ranger de manière à ne pas gêner la navigation, et filer ses câbles et ses chaînes.

§ 5. Dans les eaux des ports du littoral belge, les bâtiments doivent diminuer leur vitesse à temps lorsqu'ils s'approchent d'ouvrages d'art, de travaux en cours d'exécution ou de navires, de telle manière que les lames ou la suction produites par leur passage ne puissent provoquer des dégâts.

§ 6. Les bâtiments ne peuvent maintenir par le travers l'un de l'autre des routes parallèles à vitesse égale, à moins que cela ne puisse pas gêner ni mettre en danger la navigation.

§ 7. Tout capitaine ou patron est tenu d'observer les signaux portuaires prescrits et exhibés par les autorités.

§ 8. Les bâtiments d'une longueur hors-tout inférieure à 20 m doivent se tenir aussi près qu'il est matériellement possible, sans compromettre leur sécurité, de la rive ou de l'estacade à tribord, et, en tous cas, s'écarter à temps et à une distance suffisante d'autres bâtiments.

§ 9. Les bâtiments à voile ne peuvent pas louvoyer dans les chenaux d'accès aux ports du littoral belge ni dans les eaux de ces ports et, s'ils sont équipés de moyens de propulsion mécanique, ils doivent utiliser ces moyens dans ces eaux.

§ 10. Les bâtiments de plaisance suivent dans les ports du littoral belge le chemin le plus court pour atteindre leur destination, sans compromettre la sécurité de la navigation.

§ 11. Il est interdit de pêcher de quelque façon que ce soit dans les chenaux des ports et dans les rades de ces ports. Toutefois la pêche à l'échiquier ou à la ligne à partir d'ouvrages d'art ou de dépendances des ports est permise dans la mesure où elle ne gêne pas la navigation.

Art. 11. § 1er. Les bâtiments occupent le lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur est assigné par les fonctionnaires ou agents de l'autorité.

Les capitaines et patrons se conforment aux directives concernant le mode d'accostage, d'amarrage ou de mouillage.

§ 3. Met uitzondering van de vissersvaartuigen die gewoonlijk een Belgische haven aandoen, moet elk vaartuig zijn nationale vlag hijsen wanneer het een haven in- of uitvaart en bovendien telkens als de ambtenaren of bedienden van de overheid erom verzoeken.

Art. 8. § 1. Geen enkele bepaling van dit reglement ontslaat de reder, de kapitein of de bemanning van het vaartuig ervan, alle voorzorgen te nemen die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden zijn.

§ 2. De reder, de kapitein of de bemanning van een vaartuig houden rekening met de gevaren van de scheepvaart en met het gevaar voor aanvaring, en met de bijzondere omstandigheden, inzonderheid met de beperkingen van het gebruik van het vaartuig, waardoor het geboden mocht zijn dit reglement niet na te komen om een onmiddellijk gevaar te keren.

Art. 9. Niemand mag, hetzij vrijwillig hetzij onvrijwillig, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen of deze scheepvaart vertragen door nalatigheid of onbekwaamheid of door manoeuvres uitgevoerd in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat ten gevolge van het gebruik van verdovende of hallucinatieverwekkende middelen.

Sectie 2. — Scheepvaartbewegingen

Art. 10. § 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 11 worden de Voorschriften 4 tot 9 en 11 tot 19 aan boord van elk vaartuig nageleefd.

§ 2. Vaartuigen die de in artikel 13, § 2 voor bovenmaatse zeeschepen voorgeschreven lichten of het dagmerk niet voeren, moeten uitwijken voor vaartuigen die deze seinen wel voeren. Bovenmaatse zeeschepen die de in artikel 13, § 2 voorgeschreven seinen voeren moeten zich onderling gedragen naar de Voorschriften en naar de bepalingen van dit reglement.

§ 3. Ieder vaartuig dat in de havens van de Belgische kust een ander vaartuig ontmoet, moet de rechterzijde van de vaargeul of de strook gelegen aan de rechterkant van het midden van de doorvaart houden, voor zover dit materieel mogelijk is zonder zijn veiligheid in gevaar te brengen.

§ 4. In afwijking van Voorschrift 3, g, moet een baggervvaart dat bezig is met baggeren, zo uitwijken dat het de scheepvaart niet hindert, en zijn kabels en kettingen vieren.

§ 5. In de wateren van de havens van de Belgische kust moeten de vaartuigen tijdig hun vaart verminderen wanneer zij in de nabijheid van kunstwerken, in uitvoering zijnde werken of vaartuigen komen, zodat de door hun doorvaart veroorzaakte golfslag of zuiging geen schade kan berokkenen.

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

§ 7. Iedere kapitein of schipper moet de havenseinen welke door de overheden worden voorgeschreven en vertoond, in acht nemen.

§ 8. Vaartuigen met een lengte over alles van minder dan 20 m moeten zo dicht als veilig en uitvoerbaar is de stuurboordwal of het stuurboordstaketsel aanhouden, en in ieder geval tijds en ruim uit de weg van andere vaartuigen blijven.

§ 9. Zeilvaartuigen mogen niet laveren in de toegangseulen tot de havens van de Belgische kust of in de wateren van die havens; indien zij uitgerust zijn met middelen tot werktuiglijke voortbeweging, moeten zij deze in die wateren gebruiken.

§ 10. Pleziervaartuigen nemen in de havens van de Belgische kust de kortste weg om hun bestemming te bereiken, zonder de veiligheid van de scheepvaart in gevaar te brengen.

§ 11. Het is verboden in de vaargeulen van de havens en op de reden van die havens op enigerlei wijze te vissen. Vanaf kunstwerken of aanhorigheden van de havens mag echter met kruisnetten of lijnen worden gevestigd in zover daardoor de scheepvaart niet wordt gehinderd.

Art. 11. § 1. De vaartuigen nemen de lig-, meer- en ankerplaats in die hun door de ambtenaren of bedienden van de overheid wordt toegewezen.

De kapiteins en schippers volgen de richtlijnen op die worden gegeven in verband met de wijze van aanleggen, meren of ankeren.

§ 2. Aucun bâtiment ne peut changer de lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage, sans l'autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité.

§ 3. Sous réserve des dispositions prévues au § 4, il est interdit de mouiller l'ancre ou de s'arrêter dans un chenal. En aucun cas on ne peut mouiller l'ancre ou la laisser traîner sur le fond aux endroits où se trouvent des câbles, des conduites, des collecteurs ou des buses d'écluses.

§ 4. Les bâtiments qui se trouvent dans l'obligation de mouiller l'ancre ou de stationner dans le chenal, soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre immédiatement à l'endroit de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur a été assigné, ne peuvent gêner la navigation. Aussitôt que possible, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné.

§ 5. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1er, aucun bâtiment ne peut stationner aux abords d'une écluse.

Art. 12. § 1er. Les manœuvres d'entrée et de sortie aux écluses se font conformément aux ordres des fonctionnaires ou des agents de l'autorité.

§ 2. Ne sont pas admis à passer les écluses, les bâtiments qui n'ont pas à bord un personnel suffisant pour exécuter les manœuvres avec la promptitude nécessaire.

§ 3. En cas de danger pour la manœuvre des portes d'écluses, le passage des bâtiments peut être interdit.

Section 3. — Feux, marques et signaux

A. Bâtimens.

Art. 13. § 1er. Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 2 à 6 et aux articles 14 à 16, tout bâtiment se conforme aux Règles 20, 22 à 31 et 33 à 38 ainsi qu'aux Annexes qui y sont mentionnées.

§ 2. Lorsque le pilote l'a indiqué, tout navire de grandes dimensions faisant route, porte, dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, trois feux rouges superposés, visibles sur tout l'horizon et une marque formée par un cylindre, à l'endroit où ils sont les plus apparents.

§ 3. Tout bâtiment à propulsion mécanique qui assiste un ou plusieurs navires dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports porte, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, un deuxième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Si plusieurs bâtiments à propulsion mécanique assistent un ou plusieurs bâtiments, chaque bâtiment assistant porte un troisième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Ces feux au mât de misaine sont placés verticalement l'un au-dessus de l'autre.

§ 4. Lorsque des bâtiments à propulsion mécanique, munis à l'étrave d'un gouvernail, font usage de celui-ci pour entrer dans un port du littoral belge ou pour en sortir, en marche arrière, ils doivent aussi longtemps qu'ils manoeuvrent dans ces conditions, le signaler au moyen d'une marque formée par deux ballons noirs d'au moins 0,60 m de diamètre.

Les ballons sont placés à hauteur égale et espacés d'au moins deux mètres. La marque est placée à l'endroit le plus apparent.

Les bâtiments portant cette marque doivent se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les Règles et le présent règlement, comme faisant route en marche avant et à cet effet leur tribord sera considéré comme étant leur bâbord et vice versa.

§ 5. Les hydravions et les autres appareils volants conçus pour manoeuvrer sur l'eau, sont soumis aux Règles et au présent règlement.

§ 6. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment chargé d'une mission de police particulière porte au cours de cette mission, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu bleu clignotant visible sur tout l'horizon. Si plusieurs bâtiments portent le feu prescrit par le présent paragraphe, la zone située entre ces bâtiments est interdite à la navigation.

§ 2. Geen enkel vaartuig mag van lig-, meer- of ankerplaats veranderen zonder de toestemming van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§ 3. Behoudens het bepaalde in § 4 is het verboden te ankeren of gestopt te liggen in een vaargeul. In geen geval mag men het anker werpen of het over de bodem laten krabben op plaatsen waar zich kabels, leidingen, zinkers of sluisdrempels bevinden.

§ 4. Vaartuigen die verplicht zijn in de vaargeul te ankeren of te blijven liggen, hetzij om op het tij te wachten, hetzij omdat zij niet rechtstreeks naar de toegewezen lig-, meer- of ankerplaats kunnen doorvaren, mogen de scheepvaart niet hinderen. Zij moeten zodra mogelijk zee kiezen of zich naar de hun toegewezen plaats begeven.

§ 5. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 1 mag geen vaartuig zich in de nabijheid van een sluis ophouden.

Art. 12. § 1. Bij het in- en uitvaren van de sluisen, moeten de vaartuigen zich gedragen naar de bevelen van de ambtenaren of bedienden van de overheid.

§ 2. Niet door de sluisen worden gelaten de vaartuigen die geen voldoende bemanning aan boord hebben om de bewegingen met de nodige spoed uit te voeren.

§ 3. Bestaat er gevaar voor het bedienen van de sluisdeuren, dan kan de doorvaart verboden worden.

Sectie 3. — Lichten, dagmerken en seinen

A. Vaartuigen.

Art. 13. § 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 2 tot 6 en in de artikelen 14 tot 16, gedraagt ieder vaartuig zich naar de Voorschriften 20, 22 tot 31 en 33 tot 38 en naar de daarin vermelde bijlagen.

§ 2. Wanneer de loods het heeft aangewezen, voert elk varende bovenmaats zeeschip in de havens van de Belgische kust, op de reden van en in de toegangseulen tot die havens behalve de lichten die voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn voorgeschreven, drie rondom zichtbare rode lichten loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatst en een dagmerk bestaande uit een cilinder, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 3. Elk werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat in de havens van de Belgische kust op de reden van en in de toegangseulen tot die havens één of meer vaartuigen assisteert, voert, behalve de lichten voor varende werktuiglijk voortbewogen vaartuigen voorgeschreven, vooraan een tweede wit toplicht. Indien verscheidene werktuiglijk voortbewogen vaartuigen één of meer vaartuigen assisteren, voert elk assisterend vaartuig vooraan een derde wit toplicht. Deze toplichten staan loodrecht onder elkaar.

§ 4. Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die voorzien zijn van een stuurinrichting aan de voorsteven en daarvan gebruik maken bij het over de achtersteven in- of uitvaren van een haven van de Belgische kust, moeten zolang zij aldus varende zijn, een dagmerk voeren bestaande uit twee zwarte ballen van tenminste 0,60 m middellijn.

De ballen worden op gelijke hoogte en op een onderlinge afstand van ten minste 2 meter gevoerd. Het dagmerk wordt vertoond daar waar het het best kan worden gezien.

Ten opzichte van de voorschriften en van dit reglement moeten de vaartuigen die dat dagmerk voeren, zich gedragen en door andere vaartuigen worden beschouwd als vooruitvarende schepen en wordt te dien einde hun stuurboord voor bakboord en omgekeerd hun bakboord voor stuurboord gehouden.

§ 5. Watervliegtuigen en andere luchtvaartuigen die gebouwd zijn om op het water te manoeuvreren zijn aan de Voorschriften en aan dit reglement onderworpen.

§ 6. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement voert elk vaartuig dat met een bijzondere politie-opdracht belast is, tijdens die opdracht, zowel bij dag als bij nacht, daar waar het het best kan worden gezien, een blauw flikkerlicht dat rondom zichtbaar is. Indien verscheidene vaartuigen het bij deze paragraaf voorgeschreven licht voeren, is de tussen die vaartuigen gelegen zone aan de scheepvaart ontzegd.

Art. 14. § 1er. Un bâtiment en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou une pipe-line sous-marin ou d'en assurer l'entretien, et les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins, portent les feux et les marques prescrits par la règle 27, b, et, le cas échéant, d. Les feux et les marques sont espacés de 0,50 m au moins à 1,83 m au plus.

§ 2. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, un bâtiment en train d'effectuer des opérations d'hydrographie peut porter, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clignotant.

Art. 15. § 1er. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les navires, qui dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans l'annexe 1, portent, lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et la marque prescrits dans cette annexe.

§ 2. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les bateaux d'intérieur qui, dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans les annexes 2, 3 et 4, portent lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et les marques prescrits dans ces annexes.

§ 3. Le Ministre qui a l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, est autorisé, en fonction des nécessités de la sécurité de la navigation, à modifier les dispositions des annexes 1 à 4 conformément aux normes ou accords internationaux.

Art. 16. § 1er. Les bâtiments amarrés le long des estacades, à quai ou à d'autres emplacements de stationnement, ou le long d'autres bâtiments, doivent être pourvus de feux prévus par les Règles pour navires ancrés.

§ 2. Les bâtiments amarrés ou ancrés ou échoués, et qui peuvent être gênés par des lames ou des remous causés par le passage rapide des bâtiments, portent :

a) deux feux brillants visibles sur tout l'horizon, l'un verticalement au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc;

b) une marque formée par un pavillon ou un panneau à deux bandes horizontales de largeur égale, dont la bande supérieure est rouge et la bande inférieure blanche et de plus, lorsque le bâtiment est impliqué dans des opérations de plongée, une marque formée par le pavillon ou panneau A du Code International des Signaux.

§ 3. Les feux sont montrés conformément à la Règle 20.

B. Ouvrages d'art fixes.

Art. 17. S'il s'agit d'installations fixes, les travaux en cours d'exécution, doivent être signalés à leurs extrémités et au besoin entre celles-ci, à l'endroit le plus apparent, par une marque de jour composée de deux pavillons rouges superposés et par deux feux rouges disposés verticalement et surmontés d'un feu vert, espacés de 0,50 m au moins à 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin (1 852 m).

Les embarcadères, ducs d'albe et autres ouvrages d'art qui dépassent le niveau moyen d'eau basse, peuvent être signalés par les feux prévus par le présent article. Ces feux sont montrés dans les circonstances et de la manière indiquées à l'alinéa 1er.

C. Epaves et bâtiments coulés bas.

Art. 18. § 1er. L'emplacement d'épaves ou de bâtiments coulés bas, doit être indiqué au moyen des feux et marques prescrits pour les bâtiments échoués par la Règle 30 d.

§ 2. Les épaves, bâtiments coulés bas et autres obstacles pour la navigation, peuvent aussi être indiqués au moyen d'une ou de plusieurs bouées, lumineuses ou non, placées conformément au système de balisage combiné Cardinal et Latéral « A », contenu dans l'annexe 5.

Art. 14. § 1. Een vaartuig dat bezig is met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of pijpleiding, en vaartuigen die bezig zijn met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water, voeren de lichten en dagmerken voorgeschreven bij Voorschrift 27 b, en in voorkomend geval d. De onderlinge afstand tussen de lichten en dagmerken mag ten minste 0,50 m en ten hoogste 1,83 m bedragen.

§ 2. Onder voorbehoud van de andere bepalingen van dit reglement mag een vaartuig dat bezig is met hydrografische verrichtingen, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best gezien kan worden, een geel flikkerlicht voeren.

Art. 15. § 1. Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren zeeschepen welke in de havens, op de reden van en in de toegangsheulen tot die havens, de in bijlage 1 vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in die bijlage voorgeschreven lichten en dagmerken.

§ 2. Benevens de in dit reglement voorgeschreven lichten en seinen, voeren binnenvaartuigen, welke in de havens, op de reden van en in de toegangsheulen tot die havens de in bijlagen 2, 3 en 4 vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, tijdens de vaart en bij het stilleggen, de in die bijlagen voorgeschreven lichten en dagmerken.

§ 3. De Minister tot wiens bevoegdheid het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort is gemachtigd om, overeenkomstig de eisen van een veilige scheepvaart, de bepalingen de vaart en bij het stilliggen, de in die bijlagen voor internationale normen of overeenkomsten.

Art. 16. § 1. Vaartuigen die aan staketsels, kaaien of andere aangeflaatsen, of terzijde van andere vaartuigen gemeerd liggen, voeren de lichten voorzien bij de Voorschriften voor geankerde schepen.

§ 2. Vaartuigen die gemeerd of ten anker liggen of aan de grond zitten, en voor welke golfslag of woelingen veroorzaakt door snel voorbijvarende vaartuigen hinderlijk kan zijn, voeren :

a) twee rondom zichtbare heldere lichten, loodrecht onder elkaar, het bovenste rood en het onderste wit;

b) een dagmerk bestaande uit een vlag of bord met twee horizontale banen van gelijke breedte waarvan de bovenste rood en de onderste wit is en bovendien wanneer het vaartuig betrokken is in duikerswerkzaamheden eveneens een dagmerk bestaande uit de A-vlag of bord van het Internationaal Seinboek.

§ 3. De lichten worden getoond overeenkomstig Voorschrift 20.

B. Vaste kunstwerken.

Art. 17. Indien het vaste installaties betreft, moeten de in uitvoering zijnde werken aan hun uiterste grenzen en zo nodig daartussen aangeduid worden, daar waar het het best kan worden gezien, door een dagmerk bestaande uit twee rode vlaggen boven elkaar en door twee loodrecht geplaatste rode lichten met daarboven een groen licht, met onderlinge afstand van ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. Die lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 1 zeemijl (1 852 m) zichtbaar zijn.

Steigers, dukdalven en andere kunstwerken die boven het gemiddelde laagwaterpeil uitsteken, kunnen eveneens aangeduid worden door de in dit artikel voorgeschreven lichten. Die lichten worden getoond in de omstandigheden en op de wijze bepaald in het eerste lid.

C. Wrakken en gezonken vaartuigen.

Art. 18. § 1. De ligging van wrakken en gezonken vaartuigen wordt aangeduid door middel van de lichten en dagmerken, welke in Voorschrift 30 d zijn voorgeschreven voor aan de grond zittende vaartuigen.

§ 2. Wrakken, gezonken vaartuigen en andere obstakels voor de scheepvaart mogen eveneens worden aangeduid door middel van één of meer lichtboeien of tonnen volgens het gecombineerd Kardinaal en Lateraal betonningsstelsel « A » dat in bijlage 5 is bepaald.

§ 3. Pour l'application du système de balisage visé au § 2, est considéré comme côté tribord ou bâbord de la voie navigable, le côté se trouvant à tribord ou à bâbord d'un navire venant de la mer, étant entendu qu'en ce qui concerne la route de la côte, toute la région doit être considérée comme faisant partie des approches de l'Escaut.

Section 4

Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments

Art. 19. § 1er. Tout capitaine ou patron, ou à son défaut, tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, est tenu :

1° d'amarrer convenablement son bâtiment ou d'en fixer solidement l'ancre;

2° de surveiller ou de faire surveiller le bâtiment tant de jour que de nuit;

3° de conserver constamment à bord ou de pouvoir affecter sur-le-champ le nombre d'hommes nécessaires à l'exécution immédiate des manœuvres qui seraient ordonnées par les fonctionnaires ou agents de l'autorité;

4° de conserver sur le pont d'un bâtiment mouillé le personnel suffisant pour faire surveiller l'embarquée et pour pouvoir exécuter à temps les manœuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embarquée ou pour filer de la chaîne;

5° de rentrer les agrès ou appareils se trouvant hors bord lorsque la position de ceux-ci risque de compromettre la sécurité de la navigation ou le bon ordre dans les dépendances du port;

6° de faire rentrer l'ancre du bord extérieur lorsque le bâtiment est amarré et toutes les ancres aux approches et aux passages des écluses;

7° de pouvoir les bâtiments amarrés le long des estacades et quais ou le long d'autres bâtiments de défenses convenables et qui ne coulent pas;

8° de satisfaire à toute demande de recevoir et d'amarrer une haussière et, éventuellement, de larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bâtiments;

9° de prendre toutes précautions en vue d'éviter qu'aux essais la mise en marche du moteur avec hélices embranchées n'occasionne aucun dommage à des tiers.

§ 2. Dans les ports du littoral belge, l'article 528, alinéas 1er, 2 et 5 ainsi que les articles 529 et 531 du Règlement général pour la protection du travail, sont d'application.

Art. 20. § 1er. Il est interdit de prendre des points d'appui sur les portes d'écluses et sur les ponts tournants.

§ 2. Quel que soit l'endroit de stationnement ou d'amarrage occupé par les bâtiments, ceux-ci ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organes destinés à cet usage. Il est notamment interdit de s'amarrer aux échelles, pieux, allonges, ventrières, lisses de garde-corps, d'estacades et de quais ainsi qu'à toute installation de balisage quelconque.

§ 3. Il est interdit d'amarrer un bâtiment à un bateau-phare ou à une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

De même il est interdit de mouiller l'ancre dans le cercle d'évitage d'un bateau-phare ou d'une bouée.

§ 4. Il est interdit d'entraver la circulation dans le chenal, notamment en y tendant des amarres. Si, pour le déhalage d'un bâtiment, il est nécessaire de porter une amarre en travers du chenal, celle-ci doit être larguée ou filée à temps en vue du passage d'un autre bâtiment.

CHAPITRE III

Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral belge

Art. 21. § 1er. Il est interdit, à moins d'une autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, d'exécuter aucun travail dans la mer territoriale belge, dans les ports ou sur les plages du littoral belge ou d'y enlever des matériaux ou objets quelconques, y compris des épaves rejetées sur l'estran.

§ 3. Voor de toepassing van het in § 2 bedoeld betonningsstelsel wordt als stuurboord- of bakboordzijde van het vaarwater beschouwd de zijde, welke een van zee komend vaartuig aan zijn stuurboord- of bakboordkant heeft, met dien verstande dat wat de kustroute betreft, het gehele gebied wordt geacht als deel uitmakend van de toegangsweg naar de Schelde.

Sectie 4

Verplichtingen van eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers van vaartuigen

Art. 19. § 1. Ieder kapitein of schipper of bij dezen ontstentenis, iedere eigenaar of exploitant van een vaartuig is gehouden :

1° zijn vaartuig behoorlijk vast te maken of te verankeren;

2° het vaartuig zo bij nacht als bij dag te bewaken of te doen bewaken;

3° steeds de nodige manschappen aan boord te hebben of onmiddellijk ter beschikking te stellen, om de manoeuvres die door de ambtenaren of bedienden van de overheid zouden bevolen worden, onmiddellijk te kunnen uitvoeren;

4° aan dek van een geankerd vaartuig voldoende bemanning te houden om het zwaaien van het vaartuig bij het kenteren van het tij gade te doen slaan, en om bijtijds de vereiste manoeuvres te kunnen uitvoeren, onder meer, om het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken;

5° tuig- of takelwerk dat buiten boord uitsteekt in te halen, wanneer het zo geplaatst is dat het de veiligheid van de scheepvaart of de goede orde in de aanhoorigheden van de haven in gevaar kan brengen;

6° wanneer het vaartuig gemeerd ligt, het buitenste anker, en wanneer het de sluisen nadert en doorvaart, alle ankers in kluis te trekken;

7° de aan staketsels en kaaien of ter zijde van andere vaartuigen liggende of gemeerde vaartuigen, buitenboord te voorzien van behoorlijke onzinkbare wrijfhouten of -worsten;

8° gevolg te geven aan elk verzoek om een tros aan te nemen en vast te maken, en eventueel eigen meertouwen los te gooien om het verhalen van andere vaartuigen te vergemakkelijken;

9° elke voorzorgsmaatregel te treffen opdat het proefdraaien van motor met ingeschakelde schroeven geen schade aan derden zou kunnen veroorzaken.

§ 2. In de havens van de Belgische kust zijn artikel 528, eerste, tweede en vijfde lid, en de artikelen 529 en 531 van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming van toepassing.

Art. 20. § 1. Het is verboden sluisdeuren en draaibruggen als steunpunten te gebruiken.

§ 2. Ongeacht hun lig- of meerplaats mogen vaartuigen slechts aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen worden vastgemeerd. Het is inzonderheid verboden vaartuigen vast te maken aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaaien, alsook aan gelijk welke bebakeningsinrichting.

§ 3. Het is verboden een vaartuig vast te maken aan een lichtschip of aan een daartoe niet bestemde boei.

Het is eveneens verboden het anker te werpen binnen de zwaaikring van een lichtschip of een boei.

§ 4. Het is verboden het scheepsverkeer in de vaargeul te belemmeren, onder meer door het spannen van meerlijnen. Is het voor het verhalen van een vaartuig nodig een meerlijn over de vaargeul te brengen dan moet deze tijdig losgemaakt of gevierd worden om een ander vaartuig te laten voorbijvaren.

HOOFDSTUK III

Instandhouding van scheepvaartwegen, havens en de stranden van de Belgische kust

Art. 21. § 1. Het is verboden zonder bijzondere machtiging vanwege de ambtenaren of bedienden van de overheid enig werk in de Belgische territoriale zee, in de havens of op de stranden van de Belgische kust uit te voeren of er om het even welke materialen of voorwerpen, daaronder begrepen de op het strand geworpen wrakken, weg te halen.

§ 2. Il est interdit :

1° sans préjudice des dispositions prévues dans la législation sur la protection des eaux de surface contre la pollution, de jeter, déposer, laisser flotter ou écouler dans la mer territoriale belge, dans les ports du littoral belge ou sur les plages un objet quelconque qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux, de déverser une substance ou liquide quelconque et notamment des hydrocarbures ou des résidus d'hydrocarbures, ainsi que des produits ou déchets chimiques ou radioactifs de nature à polluer les eaux. Les ordres en la matière des fonctionnaires ou agents de l'autorité seront suivis sans délai;

2° de circuler sur les ouvrages d'art ou sur les dépendances des ports, non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité préposés à leur garde;

3° sauf autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire échouer un bâtiment pour le réparer ou pour tout autre motif. Les réparations ne peuvent s'exécuter qu'aux endroits et aux conditions stipulés dans ladite autorisation;

4° sauf autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire stationner des bâtiments autres que des bâtiments de pêche et de plaisance sur des bancs de carénage, des grilles de barrot et sur des rampes. Les bâtiments de pêche et de plaisance y ont accès aux conditions à déterminer par ces fonctionnaires et agents, sans que la durée de stationnement puisse dépasser les quinze jours;

5° de déposer ou de délaïsser sur le domaine public des restes de démolition ou des résidus, des épaves, des débris ou des objets de ce genre, ainsi que de laisser les bâtiments en état de complète négligence dans les ports du littoral belge. Si la sécurité de la navigation ou la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable l'exige, les objets visés à cet alinéa peuvent être détruits d'office après la mise en demeure écrite des intéressés par l'autorité et par une décision motivée. Il est dressé inventaire daté du matériel à détruire.

§ 3. Les capitaines ou patrons prennent toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les digues, ouvrages des ports ou les travaux en cours d'exécution. Il est notamment interdit de piquer, au moyen de gaffes, dans les pieux de défense, les maçonneries, les bordures ou les perrés de bassins. L'amarrage ne peut pas se faire au moyen de chaînes, à moins que celles-ci soient pourvues de fourrures.

§ 4. Tout capitaine ou patron qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls sans préjudice des dispositions prévues aux articles 22 et 28, § 1er.

Art. 22. § 1er. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu immédiatement après l'accident :

1° d'en donner avis, par la voie la plus rapide, au fonctionnaire ou agent de l'autorité le plus proche, qui, à moins d'être un préposé de la police maritime ou du service de pilotage, en informe immédiatement ces derniers services;

2° de signaler le bâtiment échoué ou coulé bas au moyen des feux et marques réglementaires.

§ 2. Les dispositions du § 1er, 1°, s'appliquent également à quiconque fait couler bas des épaves, débris d'épaves, engins ou objets. Ces personnes sont tenues également de respecter les dispositions prévues au § 1er, 2°, à moins que le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité visé à l'article 38, § 1er, 1°, juge que l'épave, le débris d'épave, l'engin ou l'objet ainsi coulé bas ne peut présenter aucun danger ou obstacle pour la navigation.

§ 3. Chacun est tenu, par la voie la plus directe, d'aviser le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité le plus proche, de la présence d'épaves, débris d'épaves, engins ou objets, pour autant que cette présence ne soit pas officiellement connue.

§ 4. Le propriétaire, capitaine ou patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu, dans le délai prescrit par le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité, de le remettre à flot et

§ 2. Het is verboden :

1° onverminderd het bepaalde in de wetgeving op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, in de Belgische territoriale zee, in de havens van de Belgische kust of op de stranden enig voorwerp te werpen, neer te leggen, te laten drijven of weglopen, waardoor de bodem verhoogd, de scheepvaart gehinderd of de vrije afloop van water belemmerd kan worden; enige vaste of vloeibare stof, onder andere, olie of olieafval en chemische of radio-actieve produkten of afvalstoffen, waardoor de wateren kunnen verontreinigd worden, uit te storten. De terzake door de ambtenaren of bedienden van de overheid gegeven bevelen worden zonder verwijl ingevolg;

2° zich op de kunstwerken of in de aanhorigheden van de havens, die niet voor het publiek verkeer openstaan, te begeven, tenzij met toestemming van de met de bewaking daarvan belaste ambtenaren of bedienden van de overheid;

3° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, een vaartuig ten behoeve van herstellingen of om enige andere reden op het droge te zetten. Herstellingen mogen enkel uitgevoerd worden op de plaatsen en in de voorwaarden bepaald in voormelde machtiging;

4° behoudens bijzondere machtiging van de ambtenaren of bedienden van de overheid, vaartuigen andere dan vissersvaartuigen en pleziervaartuigen op kielbanken, balkroosters en heelingen te plaatsen. De vissersvaartuigen en pleziervaartuigen mogen er geplaatst worden in de voorwaarden te bepalen door deze ambtenaren en bedienden, zonder dat de duur van de plaatsing vijftien dagen te bovengaat;

5° afbraak en afvalresten, wrakken, wrakstukken of dergelijke voorwerpen op het openbaar domein te plaatsen of achter te laten, alsook in volledig verwaarloosde toestand verkerende vaartuigen in de havens van de Belgische kust te laten liggen. Indien de veiligheid van de scheepvaart of de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater dit vereist kunnen de in dit lid bedoelde voorwerpen, na schriftelijke ingebrekestelling van de belanghebbenden, door de overheid en bij gemotiveerde beslissing, ambtshalve vernield worden. Van het te vernielen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§ 3. De kapiteins of schippers nemen alle nodige voorzorgen geen dijken, havenkunstwerken of werk in uitvoering te beschadigen. Het is onder meer verboden met bootshaken te steken in het paalwerk, het melselwerk, de kantstukken of de stenen glooiingen van de dokken. Voor het meren mag geen gebruik gemaakt worden van kettingen, tenzij deze omkleed zijn met wooling.

§ 4. Ieder kapitein of schipper, die zijn vaartuig voert in wateren die noch door reglementaire bepalingen noch door de betoning voor de scheepvaart aangewezen zijn, doet zulke op eigen risico en gevaar, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikelen 22 en 28, § 1.

Art. 22. § 1. De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet onmiddellijk na het ongeval :

1° langs de kortste weg van het feit kennis geven aan de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid, die onmiddellijk, voor zover het geen ambtenaar van de zeevaartpolitie of van het loodwezen is, deze laatste diensten hiervan op de hoogte stelt;

2° het aan de grond zittend of gezonken vaartuig door middel van de reglementair voorgeschreven lichten en dagmerken aanwijzen. ;

§ 2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen hebben laten zinken zijn eveneens onderworpen aan het bepaalde van § 1, 1°. Zij moeten tevens het bepaalde van § 1, 2°, naleven, tenzij de ambtenaar of bediende van de overheid bepaald bij artikel 38, § 1, 1°, oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan uitmaken.

§ 3. Ieder persoon is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde ambtenaar of bediende van de overheid in te lichten over de aanwezigheid van wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen voor zover deze niet officieel gekend zijn.

§ 4. De eigenaar, de kapitein of schipper van een vaartuig dat aan de grond gelopen of gezonken is, moet dit, binnen de termijn opgelegd door de ambtenaar of bediende van de

de l'éloigner vers un endroit que celui-ci aura désigné à cet effet. Le propriétaire est tenu également de remettre à flot les épaves, débris d'épaves, objets ou engins coulés bas, de les mener à quai et de les éloigner en dehors du domaine public.

§ 5. S'il n'a pas été satisfait aux prescriptions des §§ 1er, 2 et 4, ou dans les cas d'urgence dont l'Administration des Voies navigables est juge, ou si le propriétaire, le capitaine ou le patron sont inconnus, l'Administration des Voies navigables peut, d'office et aux risques et périls du propriétaire, du capitaine ou du patron, exécuter les opérations prévues au § 1er, 2^e et au § 4, et prendre toute mesure nécessaire pour assurer la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime de la voie navigable ou la conservation de celle-ci. Eventuellement il est procédé d'office à la destruction du bâtiment ou de ses débris, de l'épave, des débris d'épaves, de l'engin ou de l'objet immergé.

Il est dressé inventaire daté du matériel récupéré.

§ 6. Sans préjudice de l'application des articles 46 et suivants du Livre II du Code de Commerce, le propriétaire, le capitaine ou le patron sera tenu au remboursement des frais exposés pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le propriétaire, le capitaine ou le patron est tenu de rembourser toutes les sommes avancées par l'Etat pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le montant de ces avances fait l'objet d'un état certifié exact par l'autorité.

§ 7. L'autorité exige, avant d'entamer l'exécution des opérations et mesures (y compris la destruction) visées au § 5, la consignation, par le propriétaire, le capitaine ou le patron, de la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de cette exécution. La consignation peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par l'autorité et sans lui occasionner des frais.

§ 8. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'Etat. L'autorité fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Ce qui n'a pas été vendu demeure à la disposition des intéressés.

§ 9. Si le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés ne sont pas repris par le propriétaire, le capitaine ou le patron ou si ces derniers sont inconnus, l'autorité procède à la vente, après y avoir donné la publicité prévue au présent paragraphe. Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit du propriétaire, capitaine, ou patron intéressé, s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au § 8. L'autorité demeure étrangère à la répartition, entre les intéressés, des sommes ainsi consignées.

Si aucun acheteur ne se présente, l'Etat dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, des épaves, débris d'épaves, engins ou objets.

Avant de procéder à la vente dont question dans le présent paragraphe, l'autorité publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces matériaux et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours, à compter de la date de la publication du dernier avis. Après ce délai, l'Etat dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, ou des épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés.

§ 10. Le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés seront placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désignera. Leur vente aura lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclara-

tion, vlot brengen en verwijderen naar een daartoe door deze laatste aangewezen plaats.

Wrakken, wrakstukken, gezonken voorwerpen of tuigen moeten eveneens onder dezelfde voorwaarde door de eigenaar gelicht en aan wal gebracht, en buiten het openbaar domein verwijderd worden.

§ 5. Als niet voldaan is aan de voorschriften van de § 1, 2 en 4, of in spoedgevallen, waarover het Bestuur der Waterwegen oordeelt, of als de eigenaar, de kapitein of de schipper onbekend zijn, kan het Bestuur der Waterwegen ambtshalve en op risico van de eigenaar, de kapitein of de schipper, de in § 1, 2^e en in § 4, bepaalde verrichtingen uitvoeren en alle nodige maatregelen treffen voor de veiligheid of de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime van het vaarwater of de instandhouding van het vaarwater. Eventueel wordt het vaartuig of dezes overblijfselen, wrak, wrakstukken, gezonken tuig of voorwerp ambtshalve vernield.

Van het geborgen materiaal wordt een gedagtekende inventaris opgemaakt.

§ 6. De eigenaar, de kapitein of schipper is, onverminderd de toepassing van artikel 46 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel, aan de Staat de terugbetaling verschuldigd van de voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernietiging inkluis) gedane kosten.

De eigenaar, de kapitein of schipper moet alle sommen terugbetalen welke de Staat voorgeschoten heeft voor de uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernietiging inkluis).

Het bedrag van die voorschotten wordt in een staat vastgelegd, welke door de overheid voor waar en echt wordt verklaard.

§ 7. De overheid eist vóór alle uitvoering van de in § 5 bedoelde verrichtingen en maatregelen (vernietiging inkluis), dat de eigenaar, kapitein of schipper de tot dekking van de kosten dier uitvoering nodig geachte som in bewaring geeft. Het in bewaring geven van die som kan, zonder kosten voor de overheid, vervangen worden door het stellen van een borg, die zij toereikend oordeelt.

§ 8. Is de in bewaring gegeven som of de borg ontoereikend, dan worden het geredde vaartuig of dezes overblijfselen of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door de Staat voorgeschoten kosten. De overheid beveelt de verkoop tot beloop van het bedrag der voorschotten of van het bedrag ervan dat niet gedekt is door de in bewaring gegeven som of de borg. Wat niet verkocht is geworden, blijft ter beschikking van belanghebbenden.

§ 9. Indien het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen door de eigenaar, de kapitein of schipper niet worden teruggenomen of indien deze laatsten onbekend zijn, doet de overheid ze verkopen na aan de verkoop de in deze paragraaf voorziene publiciteit te hebben gegeven. De opbrengst van de verkoop wordt in de Deposito- en Consignatiekas gestort ten name van de betrokken eigenaar, kapitein of schipper indien deze gekend is, of van degene die van zijn rechten zal doen blijken, alles na aftrek van het bedrag der onder § 8 bedoelde voorschotten. De overheid bemoeit zich niet met het verdelen onder belanghebbenden van de aldus geconsigneerde sommen.

Biedt zich geen enkel koper aan, dan beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

De overheid laat vóór de in deze paragraaf bedoelde verkoop, in twee der meest verspreide nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tussentijd, van de verrichte redding twee kennisgevingen verschijnen, met opgave van de kenmerken en kentekens van dit materiaal en het verzoek tot elke persoon, die er aanspraak op maakt, zijn vordering in te dienen binnen dertig dagen te rekenen van de datum van verschijning van de laatste kennisgeving. Na het verstrijken van die termijn beschikt de Staat over het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, of over de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen.

§ 10. Het geredde vaartuig of dezes overblijfselen, de opgehaalde wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen worden onder de bewaking van de teldienst gesteld op de plaats welke deze aanwijst. De verkoop ervan geschiedt onder voorwaarden

tion, la vérification et l'acquiescement des droits et taxes éventuels dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Art. 23. Les dispositions prévues à l'article 22, §§ 4 à 10, sont applicables à la cargaison du bâtiment échoué ou coulé bas.

Art. 24. Tout capitaine ou patron qui, pour quelque raison que ce soit, détériore et déplace un instrument de balisage fixe ou flottant, est tenu d'en informer immédiatement par radio la station radio côtière la plus proche.

Le capitaine ou le patron d'un bâtiment qui n'est pas équipé d'un appareil radio doit, dès son arrivée dans le premier port d'escale, faire au service du pilotage à Ostende la déclaration orale ou écrite de l'incident.

Art. 25. Chacun est tenu d'informer, par la voie la plus directe, l'autorité la plus proche, de la dérive ou de la disparition des bouées lumineuses ainsi que du fonctionnement défectueux des bouées lumineuses et des balises.

Art. 26. Le transport de matières explosives, inflammables, radio-actives et autres produits dangereux est soumis à des dispositions particulières.

CHAPITRE IV. — Mesures prises par l'autorité

Art. 27. § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou susceptible de gêner le passage, chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux d'utilité publique dans les ports ou dans les rades du littoral belge ou d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, capitaines, exploitants ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

§ 2. Les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à imposer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour faciliter l'écoulement des eaux ou pour sauvegarder la voie navigable.

§ 3. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures imposées par application des paragraphes 1er et 2. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures imposées peuvent être exécutées d'office.

§ 4. Les capitaines, patrons et usagers des bâtiments sont tenus d'observer, en ce qui concerne la navigation, tous les avis communiqués par l'autorité, notamment les avis aux navigateurs ou les avis urgents aux navigateurs et, en ce qui concerne la sécurité des bâtiments non soumis à l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mesures imposées par les fonctionnaires et agents de l'autorité.

Art. 28. § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou placé de telle façon qu'il présente un danger pour les ouvrages d'art portuaires ou côtiers ou lorsqu'il risque de couler bas, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

§ 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés par application du paragraphe 1er. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office.

§ 3. Les fonctionnaires ou agents de l'autorité ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés lorsqu'ils jugent nécessaire d'imposer cette mesure.

Art. 29. Les mesures prescrites par les fonctionnaires ou agents de l'autorité, conformément au présent règlement, sont exécutées aux frais et aux risques et périls des propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons.

CHAPITRE V. — Dispositions diverses

A. Navigation de plaisance.

Art. 30. § 1er. Il est interdit aux canots à rames, quelles que soient leurs dimensions et aux bâtiments de plaisance, dont la longueur hors-tout est de 6 m au moins, de prendre la mer lorsque, par vent venant de la mer, la force du vent au large est de 3 Beaufort ou plus et si, par vent venant de la terre, cette force est de 4 Beaufort ou plus.

dat de tolformaliteiten voor de aangifte, het onderzoek en het betalen van de in voorkomend geval verschuldigde rechten en taksen vervuld worden vóór alle weghaling of inbezitting door belanghebbenden.

Art. 23. De bepalingen van artikel 22, §§ 4 tot 10, zijn toepasselijk op de lading van het aan de grond zittende of gezonken vaartuig.

Art. 24. Ieder kapitein of schipper, die gelijk welk vast of drijvend bebakeningsinstrument heeft beschadigd dan wel dit uit welke oorzaak ook heeft verplaatst, is gehouden daarvan onmiddellijk per radio kennis te geven aan het naastbijliggend radio-kuststation.

De kapitein of schipper van een vaartuig dat niet met een radiooestel is uitgerust, moet het voorval dadelijk bij aankomst in de eerste aanleghaven mondeling of schriftelijk bij de Dienst van het Loodswezen te Oostende aangeven.

Art. 25. Eenieder is verplicht langs de kortste weg de dichtstbijzijnde overheid kennis te geven van het wegdrijven of verdwijnen van lichtboeien en van de defecte werking van lichtboeien en bakens.

Art. 26. Het vervoer van ontplofbare, ontvlambare, radio-actieve en andere gevaarlijke stoffen is onderworpen aan bijzondere bepalingen.

HOOFDSTUK IV. — Overheidsmaatregelen

Art. 27. § 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is of de doorvaart kan hinderen, telkens als in de havens of op de reden van de Belgische kust werken van openbaar nut uitgevoerd of de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart verzekerd dienen te worden, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers, de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§ 2. De ambtenaren en bedienden van de overheid zijn gemachtigd de maatregelen op te leggen welke zij nodig achten om de waterafvoer te vergemakkelijken of het vaarwater te vrijwaren.

§ 3. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens de paragrafen 1 en 2 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 4. De kapiteins, schippers en gebruikers van vaartuigen zijn gehouden tot inachtneming, wat de scheepvaart betreft, van alle door de overheid medegedeelde berichten, inzonderheid de berichten aan zeevarenden of de dringende berichten aan zeevarenden en, wat de veiligheid van de niet aan het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement onderworpen vaartuigen betreft, van de maatregelen opgelegd door de ambtenaren en bedienden van de overheid.

Art. 28. § 1. Wanneer een vaartuig onvoldoende gemeerd is, of derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken van de havens of van de kust, of wanneer het dreigt te zinken, zijn de ambtenaren of bedienden van de overheid gemachtigd aan de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers de maatregelen die zij nodig achten op te leggen, zelfs dan wanneer die niet bij de reglementen zijn voorzien.

§ 2. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de krachtens paragraaf 1 opgelegde maatregelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dat niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de opgelegde maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd.

§ 3. De ambtenaren of bedienden van de overheid hebben het recht de meertouwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen wanneer zij die maatregel noodzakelijk achten.

Art. 29. De maatregelen opgelegd door de ambtenaren of bedienden van de overheid, overeenkomstig dit reglement, worden uitgevoerd op kosten en risico van de eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers.

HOOFDSTUK V. — Diverse bepalingen

A. Pleziervaart.

Art. 30. § 1. Roeboten van welke omvang ook, en pleziervaartuigen waarvan de lengte over alles 6 m of minder bedraagt, mogen geen zee kiezen indien buitengaats de van uit zee waaiende wind kracht 3 Beaufort of de van uit land waaiende wind kracht 4 Beaufort heeft of te boven gaat.

§ 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux bâtiments de plaisance qui participent à des compétitions ou cours de navigation à voile organisés, à condition que les bâtiments y restent sous la surveillance effective des organisateurs.

§ 3. Pour l'application du § 1er, est considéré comme vent venant de la mer le vent qui, à un endroit déterminé, souffle parallèlement à la côte belge.

§ 4. Dans les ports, l'interdiction résultant du paragraphe 1er est indiquée de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, visible sur tout l'horizon.

Ces signaux sont hissés ou montrés :

a) à Ostende, Zeebrugge et Nieuwpoort : au sémaphore placé sur le bâtiment du pilotage;

b) à Blankenberge : sur le mât placé à l'ouest du bâtiment de phare.

Aux endroits de la côte visés à l'article 32, l'interdiction prévue au § 1er est signalée, au moyen d'une marque adéquate, par les autorités communales.

Art. 31. § 1er. Aux fins de la sécurité de la navigation, aucune compétition ni activité sportive ou de loisir en groupe ne peut avoir lieu dans la mer territoriale belge sauf avec l'autorisation du Directeur nautique du Service du Pilotage. La demande doit en être faite trois semaines au moins avant la date prévue. Ce fonctionnaire statue sans délai sur la demande et détermine les conditions dans lesquelles peuvent avoir lieu les compétitions ou les activités.

§ 2. Sont, sous réserve des dispositions du paragraphe 3, interdites dans les ports du littoral belge, les compétitions ou activités visées au paragraphe 1er ainsi que la pratique du ski nautique ou de la planche à voile.

§ 3. Dans les ports du littoral belge, des cours de navigation à voile ne peuvent être donnés qu'aux conditions fixées au paragraphe 1er. Ces conditions peuvent contenir des dérogations aux dispositions de l'article 10, paragraphes 3, 8 et 9, si celles-ci sont compatibles avec la sécurité de la navigation dont l'autorité compétente a l'entière appréciation.

Art. 32. § 1er. Le long des plages de la côte belge, aucun bâtiment ne peut prendre la mer qu'à partir des endroits désignés par les fonctionnaires de l'Administration des Voies navigables et dans les limites déterminées par eux. En outre, les planches à voile ne peuvent à ces endroits s'éloigner en mer qu'à une distance de 200 m.

§ 2. Le cas de force majeure excepté, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher de la plage à une distance de moins de 200 m sauf aux endroits indiqués en vertu du paragraphe premier.

§ 3. La distance de 200 m visée au présent article est calculée à partir de la laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

Art. 33. § 1er. La mise à l'eau, à partir de la plage, de filets ou de lignes à hameçons ne peut être effectuée :

1° qu'en dehors des endroits désignés conformément à l'article 32, § 1er, et des zones désignées comme zones de baignade par l'autorité communale; et

2° dans une zone dont la limite en mer ne dépasse pas la distance de 150 m à compter de la laisse de basse mer dont question à l'article 32, § 3.

Ces filets et lignes sont signalés d'une façon adéquate au moyen d'une ou plusieurs marques jaunes bien visibles.

§ 2. 1° Les filets, autres que les chaluts, ou lignes à hameçons qui sont mis à l'eau à partir de bâtiments, doivent être constamment attachés à un bâtiment monté. La longueur des filets attachés à chaque bâtiment ne peut dépasser 50 m. Le bâtiment porte en outre les feux et marques prescrits par la règle 26, c.

2° Pour autant que cela soit pratiquement possible, le matériel de pêche visé au présent paragraphe est marqué aux lettres et numéro du bâtiment auquel il appartient.

C. Autres activités.

Art. 34. Il est interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau soit à partir d'un bâtiment se trouvant dans la mer territoriale belge ou dans les ports du littoral belge soit sur les ouvrages d'art ou dans les dépendances de ces ports ou à partir des plages du littoral belge.

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op pleziervaartuigen die aan georganiseerde wedstrijden of zeilkursussen deelnemen, op voorwaarde dat die vaartuigen er onder afdoend toezicht van de organisatoren blijven.

§ 3. Voor de toepassing van § 1 wordt een wind welke op een gegeven plaats evenwijdig met de Belgische kust waait beschouwd als een van uit zee waaierende wind.

§ 4. In de havens wordt het uit paragraaf 1 volgende verbod aangeduid, bij dag door een zwarte figuur bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, bij nacht door een rondom zichtbaar violet flinkerlicht.

Deze seinen worden gehesen of vertoond :

a) te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort : op de seinmast geplaatst op het loodswezengebouw;

b) te Blankenberge : op de mast geplaatst boven het vuurtorengebouw.

Op plaatsen van de kust vermeld in artikel 32 wordt het in § 1 voorzien verbod met een passend dagmerk kenbaar gemaakt door de gemeentelijke overheden.

Art. 31. § 1. Met het oog op de veiligheid van de scheepvaart mogen geen wedstrijden of sport- of ontspanningsactiviteiten in groepsverband in de Belgische territoriale zee gehouden of verricht worden behoudens vergunning vanwege de Nautisch Directeur van de Dienst van het Loodswezen. Deze vergunning moet ten minste drie weken vóór de vastgestelde datum worden aangevraagd. Deze ambtenaar beslist onverwijld over de aanvraag en bepaalt de voorwaarden waarin de wedstrijden of de activiteiten mogen gehouden worden.

§ 2. Behoudens het bepaalde in § 3 zijn de in § 1 bedoelde wedstrijden of activiteiten alsook het beoefenen van waterski of plankzeilen in de havens van de Belgische kust verboden.

§ 3. In de havens van de Belgische kust mogen zeilkursussen slechts worden gegeven in de voorwaarden bepaald in § 1. Indien volgens het soeverein oordeel van de bevoegde overheid de veiligheid van de scheepvaart het toelaat mogen die voorwaarden afwijkingen inhouden ter zake van het bepaalde in artikel 10 § 3, 8 en 9.

Art. 32. § 1. Langs de stranden van de Belgische kust mag geen vaartuig zee kiezen tenzij vanaf de plaatsen die door de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen worden aangeduid en binnen de grenzen die door hen zijn vastgelegd geworden. Zeilplanken mogen bovendien zich aldaar niet verder van de kust verwijderen dan tot op een afstand van 200 m.

§ 2. Behalve op de krachtens de eerste paragraaf aangeduide plaatsen mag geen vaartuig, behoudens bij overmacht, het strand naderen op een afstand van minder dan 200 m.

§ 3. De in dit artikel bedoelde afstand van 200 m wordt gerekend vanaf de laagwaterlijn zoals deze op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten is aangebracht.

Art. 33. § 1. Het uitzetten vanaf het strand van netten of lijnen met haken mag slechts geschieden :

1° buiten de krachtens artikel 32, § 1, aangeduide plaatsen en de zones die door de gemeenteoverheid als badzones worden aangeduid; en

2° in een zone waarvan de zeewaartse grens niet verder reikt dan op een afstand van 150 m te rekenen vanaf de laagwaterlijn waarvan sprake in artikel 32 § 3.

Die netten of lijnen worden op afdoende wijze door middel van een of meerdere goed zichtbare gele merken gesignaleerd.

§ 2. 1° Netten, andere dan treilnetten, of lijnen met haken, welke vanaf vaartuigen worden uitgezet, moeten bestendig aan een bemand vaartuig worden vastgemaakt. De netten mogen per vaartuig niet langer zijn dan 50 m. Het vaartuig voert bovendien de lichten en dagmerken bepaald bij voorschrift 26, c.

2° Voor zover het praktisch mogelijk is, wordt het in deze paragraaf bedoelde visgerei gemerkt met de letters en het nummer van het vaartuig waartoe het behoort.

C. Andere activiteiten.

Art. 34. Het is verboden op vogels en op waterwild te schieten hetzij vanaf een vaartuig dat zich in de Belgische territoriale zee of in de havens van de Belgische kust bevindt hetzij van op kunstwerken of in de aanhorigheden van deze havens of van op de stranden van de Belgische kust.

Art. 35. Il est interdit d'utiliser des bâtiments dans la mer territoriale ou dans les ports du littoral belge, pour une forme quelconque de publicité sonore.

Art. 36. Il est interdit de nager ou de se baigner dans les eaux des ports du littoral belge.

CHAPITRE VI. — Dispositions finales

Art. 37. Un exemplaire du présent règlement ainsi qu'une carte officielle à jour de la mer territoriale belge doivent se trouver à bord de tout bâtiment auquel s'applique le présent arrêté. Cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments affectés aux amusements de plage ni aux planches à voile.

Art. 38. § 1er. Sont chargés de veiller à l'exécution du présent règlement, sous réserve des dispositions prévues aux § 2 à 6 :

- 1° Les agents de l'Administration des Voies navigables;
- 2° Les agents mentionnés ci-après de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure :
 - a) les agents de la police maritime;
 - b) les agents du service de pilotage.
- 3° Les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
- 4° Les capitaines de port, les capitaines de port adjoints, les lieutenants de port, les éclusiers et maîtres de quai dans les limites de leur ressort administratif, étant entendu que le capitaine du port d'Ostende et ses subordonnés peuvent également assurer l'application de ce règlement :
 - a) dans le goulet du nouveau bassin de pêche de l'extrémité ouest du quai nord jusqu'à la pointe ouest du quai sud;

- b) dans le goulet des nouveaux bassins de commerce;
- c) dans le bassin à marée et le bassin Montgomery.

5° Le capitaine de port commissionné par la ville de Bruges, dans les limites du port de pêche de Zeebrugge, lequel, en ce qui concerne l'exécution du présent règlement, est considéré comme comprenant le bassin des bateaux de pêche jusqu'à la limite extérieure de son chenal d'accès;

6° Les membres de la gendarmerie;

7° Les fonctionnaires et agents de la police communale dans les communes sur le territoire desquelles se trouve un port ou qui sont situées le long de la côte.

§ 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes suivants, seuls les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation :

1° les agents de l'Administration des Voies navigables : article 21 §§ 1er et 2, 3° et 4°, article 22, §§ 4 à 10, article 23 et article 27 § 2;

2° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2° : article 9, article 10 à l'exception du paragraphe 3, article 13, article 15, article 16, article 19 § 1er, 7°, article 20 § 4, article 25, article 27 § 1er et article 28 §§ 1er et 3;

3° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, a (police maritime) : article 27, § 3, dernière phrase, article 28 § 2, dernière phrase, et article 35;

4° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, b (pilotage) : article 5 § 1er, article 11, article 30 et article 31, l'avant dernier article pour autant que le départ se fasse depuis les ports du littoral belge.

§ 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation : les agents de l'Administration des Voies navigables ainsi que les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, désignés respectivement au § 1er, 1° et 2° : article 10 § 4, article 14, article 17 et article 18.

§ 4. Par dérogation au paragraphe 1er, 4°, les agents qui y sont mentionnés ne sont pas chargés de veiller à l'exécution des dispositions contenues à l'article 5 § 1er, à l'article 15, à l'article 21, §§ 1er et 2, 3° et 4°, à l'article 22, §§ 4 à 10, à l'article 23, à l'article 27, § 2, à l'article 30 et à l'article 32.

En ce qui concerne le port de Zeebrugge, la dérogation mentionnée ci-dessus ne vaut pas pour l'application de l'article 5 § 1er, de l'article 15 et de l'article 27, § 2.

Art. 35. Het is verboden in de territoriale zee of in de havens van de Belgische kust vaartuigen te gebruiken voor enige vorm van geluidsreclame.

Art. 36. Het is verboden in de havens van de Belgische kust te zwemmen of te baden.

HOOFDSTUK VI. — Eindbepalingen

Art. 37. Elk vaartuig waarop dit besluit van toepassing is, moet een exemplaar van dit reglement en een bijgewerkte officiële kaart van de Belgische territoriale zee aan boord hebben. Deze bepaling is niet van toepassing op vaartuigen bestemd voor strandvermaak alsook op zeilplanken.

Art. 38. § 1. Moeten, onder voorbehoud van het bepaalde in § 2 tot 6, toezien dat dit reglement wordt uitgevoerd :

- 1° De ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen;
- 2° De volgende ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart :
 - a) de ambtenaren van de zeevaartpolitie;
 - b) de ambtenaren van het loodswezen;
- 3° De ambtenaren van het Bestuur van Douanen en Accijnzen;
- 4° De havenkapiteins, de adjunct-havenkapiteins, de havenluitenanten, de sasmeesters en kaameesters binnen de grenzen van hun amtsgebied, met dien verstande dat de havenkapitein van Oostende en dezes ondergeschikten eveneens mogen toezien op de uitvoering van dit reglement :

a) in de toegangsgoel tot het nieuwe vissersdok van de meest westelijke punt van de noordelijke kaaimuur tot de westelijke punt van de zuidelijke kaaimuur;

b) in de toegangsgoel tot de nieuwe handelsdokken;

c) in het tijdok en het Montgommerydok.

5° De door de stad Brugge aangestelde havenmeester binnen de grenzen van de vissershaven van Zeebrugge, die voor de uitvoering van dit reglement, aanzien wordt als omvattende het dok der vissersvaartuigen tot aan de buitengrens zijner toegangsgoel;

6° De leden van de rijkswacht;

7° De ambtenaren en bedienden van de gemeentepolitie in de gemeenten op wier grondgebied zich een haven bevindt of die langs de kust gelegen zijn.

§ 2. Onverminderd het bepaalde in de volgende paragrafen moeten alleen de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen :

1° de ambtenaren van het bestuur der waterwegen : artikel 21, § 1 en 2, 3° en 4°, artikel 22, § 4 tot 10, artikel 23 en artikel 27 § 2;

2° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2° : artikel 9, artikel 10 met uitzondering van paragraaf 3, artikel 13, artikel 15, artikel 16, artikel 19 § 1, 7°, artikel 20 § 4, artikel 25, artikel 27 § 1 en artikel 28 § 1 en 3;

3° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, a (zeevaartpolitie) : artikel 27 § 3, laatste volzin, artikel 28 § 2, laatste volzin, en artikel 35;

4° de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bedoeld in § 1, 2°, b (loodswezen) : artikel 5, § 1, artikel 11, artikel 30 en artikel 31, het voorlaatste artikel voor zover het vertrek plaats heeft vanuit de havens van de Belgische kust.

§ 3. Onder voorbehoud van het bepaalde in paragraaf 4 moeten de hierna aangewezen ambtenaren toezien op de toepassing van de achter hun aanwijzing vermelde bepalingen : de ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen alsook de ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onderscheidenlijk aangewezen in paragraaf 1, 1° en 2° : artikel 10 § 4, artikel 14, artikel 17 en artikel 18.

§ 4. In afwijking van paragraaf 1, 4°, zien de aldaar vermelde ambtenaren niet toe op de uitvoering van het bepaalde in artikel 5 § 1, in artikel 15, in artikel 21, § 1 en 2, 3° en 4°, in artikel 22, §§ 4 tot 10, in artikel 23, in artikel 27, § 2, in artikel 30 en in artikel 32.

Wat de haven van Zeebrugge betreft, geldt de hiervoren vermelde afwijking niet voor de toepassing van artikel 5 § 1, van artikel 15 en van artikel 27, § 2.

En ce qui concerne le port d'Ostende, les agents susvisés veillent à l'exécution de ce règlement dans la partie du bassin Montgomery située entre l'embarcadère sud à l'ouest du bassin et l'écluse Mercator, mais uniquement pour y régler le trafic vers ou venant de cette écluse.

§ 5. Le capitaine du port visé au § 1er, 5°, est chargé de veiller à l'exécution du présent règlement, à l'exception des articles et paragraphes mentionnés au § 1er, premier alinéa.

§ 6. Les fonctionnaires de la Régie des Transports maritimes ou leurs mandataires sont, dans la zone portuaire déterminée dans l'article 1er de l'arrêté royal du 7 janvier 1980, seuls compétents pour assigner ou changer les emplacements de stationnement, d'amarrage ou de mouillage.

Néanmoins les fonctionnaires mentionnés au paragraphe 2, 4°, sont, dans les cas où la sécurité en général l'exige, par priorité compétents pour désigner ou changer ces emplacements.

§ 7. Les administrations communales et toutes personnes revêtues de l'autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte aux personnes visées dans les paragraphes précédents, pour veiller à l'application du présent règlement.

Art. 39. § 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les 3° et 4° sont remplacés par la disposition suivante :

« 3° dans les eaux maritimes belges telles qu'elles sont définies par l'article 1er, 5°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Les limites des ports du littoral sont celles définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 4 août 1981. »

§ 2. A l'article 17 du même arrêté royal modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1973, sont apportées les modifications suivantes :

1° au paragraphe 2, les mots « à l'exception des planches à voile » sont insérés entre les mots « embarcations de plaisance » et « doivent »;

2° le paragraphe 3 est rétabli dans la rédaction suivante :
« Les personnes qui pratiquent la planche à voile doivent porter une veste de sauvetage en bon état et de couleur vive. »

Art. 40. Sont abrogés :

1° l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les sports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 20 juin 1977;

2° l'article 7 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes.

Art. 41. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1981.

Art. 42. Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 4 août 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

Le Ministre des Travaux publics
et des Réformes institutionnelles,

J. CHABERT

Wat de haven van Oostende betreft, zien de bedoelde ambtenaren toe op de uitvoering van dit reglement in de strook van het Montgomerydok gelegen tussen de zuidelijke steiger aan de westkant van het dok en de Mercatorsluis, doch uitsluitend om het verkeer naar of vanuit die sluis te regelen.

§ 5. De in § 1, 5°, bedoelde havenmeester zie toe dat dit reglement, met uitzondering van de artikelen en paragrafen welke in § 4, eerste lid, vermeld zijn, wordt uitgevoerd.

§ 6. In de havenzone omschreven in artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 januari 1980 zijn alleen de ambtenaren van de Regie voor Maritiem Transport of hun afgevaardigden bevoegd om de lig-, meer- of ankerplaatsen toe te wijzen of deze te veranderen.

Niettemin zijn in de gevallen waar de algemene veiligheid dit vereist de ambtenaren bedoeld in paragraaf 2, 4°, bij voorrang bevoegd om deze plaatsen toe te wijzen of te veranderen.

§ 7. De gemeentebesturen en alle met openbaar gezag beklede personen moeten, indien zij daartoe verzocht worden, aan de in voorgaande paragrafen vernoemde personen hun hulp verlenen voor de toepassing van dit reglement.

Art. 39. § 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1966 betreffende de vlaggebrievens en de uitrusting van pleziervaartuigen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 1968, worden 3° en 4° door de volgende bepaling vervangen :

« 3° in de Belgische zeevaten zoals zij bepaald zijn door artikel 1, 5°, van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. De grenzen van de havens van de kust zijn die welke bepaald zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981. »

§ 2. In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1973, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 2 worden de woorden « met uitzondering van de zeilplanken » ingevoegd tussen de woorden « pleziervaartuigen » en « moeten »;

2° paragraaf 3 wordt in de volgende redactie hersteld :
« Personen die het plankzeilen beoefenen moeten een reddingsvest in goede staat en van een opvallende kleur dragen. »

Art. 40. Opgeheven worden :

1° het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juni 1977;

2° artikel 7 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

Art. 41. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1981.

Art. 42. Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en Institutionele Hervormingen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

N. FEAUX

De Minister van Openbare Werken
en Institutionele Hervormingen,

J. CHABERT

Annexe 1 (art. 15, § 1er)

1. Les navires de mer qui transportent les matières dangereuses suivantes :

a) plus de 100 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1.1. et 1.5.;

b) plus de 1 000 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1., 1.3. et 1.4. de matières de la classe 5.2.;

c) plus de 1 000 kg (total brut) acide cyanhydrique, trichlorure de bore, trifluorure de bore, acide bromhydrique, chlore, chlorure de cyanogène, trifluorure de chlore, diborane, dicyanogène, diméthylamine, éthylamine, oxide d'éthylène, phosgène, fluor, acide fluorhydrique, méthylacétylène/propadiène (mélanges de), monométhylamine, chlorure de nitrosyle, gaz d'huile, tétrafluorure de silicium, monoxyde d'azote, monoxyde d'azote/trioxyde d'azote (mélanges de), triméthylamine trioxyde d'azote, gaz à l'eau gaz d'acide chlorhydrique, bioxyde de soufre, acide sulfhydrique, doivent, aussi bien pendant la navigation qu'à l'arrêt, porter les feux et marques de jours/suivants.

(i) de jour : le pavillon B du Code international des Signaux mesurant au moins 130 × 170 cm;

(ii) de nuit : deux feux rouges visibles sur tout l'horizon, à hauteur égale et espacés de 1 m; les feux doivent projeter une lumière ininterrompue d'une intensité égale.

2. Les feux et marques doivent être placés à l'endroit le plus apparent et à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.

3. Lorsque la visibilité est de moins de 2 000 m, les feux prévus pour la nuit doivent également être portés de jour.

4. Les dispositions sont également d'application aux navires de mer qui ont transporté en vrac des matières reprises dans la présente annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, c'est-à-dire les gaz et les vapeurs, qui peuvent provoquer un danger.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 août 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

Valmy FEAUX

Le Ministre des Travaux publics,
et des Réformes institutionnelles.

J. CHABERT

Annexe 2 (art. 15, § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes :

1. 1 000 kg poids brut par matière des gaz suivants de la classe I d de l'annexe A de l'ADNR :

- i) fluorure de bore et fluor du chiffre 3;
- ii) matières des chiffres 5 et 8 a);
- iii) acide chlorhydrique anhydre du chiffre 10;
- iv) ammoniac du chiffre 14.

2. 5 000 kg poids brut, au total, de matières liquides inflammables de la catégorie Kx de la classe IIIa de l'annexe A de l'ADNR;

3. 1 000 kg poids brut, par matière de matières toxiques tombant sous 1, 2 a), 2 b), 3, 4 a), 12 a), 12 b), 12 d), 13, 14, 31 et 81 de la classe IV a de l'annexe A de l'ADNR;

Bijlage 1 (art. 15, § 1)

1. Zeeschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren :

a) meer dan 100 kg (bruto-gezamenlijk) stoffen van de IMCO klasse 1, gevarengroep 1.1. en 1.5.;

b) meer dan 1 000 kg (bruto-gezamenlijk), stoffen van de IMCO klasse 1, gevarengroep 1., 1.3. en 1.4. van stoffen van klasse 5.2.;

c) meer dan 1 000 kg (bruto-gezamenlijk) blauwzuur, boortrichloride, boortrifluoride, broomwaterstof, chloor, chloorcyanide, chloortrifluoride, diboraan, dicyaan, dimethylamine, ethylamine, ethyleenoxide, fosgeen, fluor, fluorwaterstof, methylacetyleen/propadien mengsels, monomethylamine, nitrosylchloride, oliegas, silicium tetrafluoride, stikstofmonoxide, stikstofmonoxide-stikstoftrioxyde mengsels, stikstoftrioxyde, trimethylamine, watergas, zoutzuurgas, zwaveldioxyde, zwavelwaterstof, moeten zowel tijdens de vaart als bij stilliggen de navolgende dagtekens en lichten voeren.

(i) des daags : de seinvlag B van het Internationale Seinboek met afmetingen van ten minste 130 × 170 cm;

(ii) des nachts : twee rondschijsnende helder rode lichten op gelijke hoogte, op een onderlinge afstand van 1 m, de lichten moeten ononderbroken licht van gelijke sterkte geven.

2. De dagtekens en lichten moeten worden gevoerd op een plaats waar zij het beste gezien kunnen worden en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.

3. Indien het zicht minder dan 2 000 m bedraagt moeten de voor des nachts voorgeschreven lichten ook des daags worden gevoerd.

4. Het bepaalde is eveneens van toepassing op zeeschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in bulk hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

Valmy FEAUX

De Minister van Openbare Werken,
en Institutionele Hervormingen.

J. CHABERT

Bijlage 2 (art. 15, § 2)

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren :

1. 1 000 kg bruto-gewicht, per stof van de navolgende gassen van klasse I d van bijlage A van het ADNR :

- i) boriumfluoride en fluor van cijfer 3;
- ii) stoffen van de cijfers 5 en 8 a);
- iii) chloorwaterstof van cijfer 10;
- iv) ammoniak van cijfer 14.

2. 5 000 kg bruto-gewicht, gezamenlijk, van brandbare vloeistoffen van categorie Kx van klasse IIIa van bijlage A van het ADNR;

3. 1 000 kg bruto-gewicht, per stof van giftige stoffen vallende onder 1, 2 a), 2 b), 3, 4 a), 12 a), 12 b), 12 d), 13, 14, 31 en 81 van klasse IV a van de bijlage A van het ADNR;

4. 1 000 kg poids brut, par matière de matières corrosives tombant sous 6 a), 7, 9 et 14 de la classe V de l'annexe A de l'ADNR, doivent porter les feux ou la marque suivante :

un feu rouge brillant allumé alternativement dans deux fanaux placés à 1 m environ l'un au dessus de l'autre, avec une fréquence de 20 à 25 coups par minute dans chaque fanal et une marque formée par deux cônes rouges placés l'un au-dessus de l'autre, les pointes dirigées vers le bas.

Les dispositions sont également d'application à des bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Vu par être annexé à Notre arrêté du 4 août 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

Le Ministre des Travaux publics
et des Réformes institutionnelles.

J. CHABERT

Annexe 3 (art. 15, § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes :

Plus de 50 kg de poids brut, par classe, de matières de la classe Ia, Ib, Ic ou VII (excepté les matières tombant sous Ia, 15°, Ic, 1°a et VII, 50°) de l'annexe A de l'ADNR, doivent porter le feu ou la marque suivante :

un feu rouge brillant et une marque formée par un cône rouge, la pointe dirigée vers le bas.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 août 1981.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

Le Ministre des Travaux publics
et des Réformes institutionnelles,

J. CHABERT

Annexe 4 (art. 15, § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes :

1. Plus de 5 000 kg poids brut, par classe de gaz inflammables (F) de la classe Id non repris à l'annexe 2 et de matières de la catégorie K0 et K1 de la classe IIIa;

2. Plus de 25 000 kg poids brut, par classe de matières des classes Ie, II, IIb, III, (excepté les matières tombant sous Ie 5), II 12) à 15), III b 1) et 9 à 11), IIIc, 11) et de matières de la catégorie K2 de la classe IIIa, doivent porter le feu ou la marque suivante :

un feu bleu brillant et une marque formée par un cône bleu la pointe dirigée vers le bas.

4. 1 000 kg bruto-gewicht, per stof van bijtende stoffen vallende onder 6 a), 7, 9 en 14 van klasse V van de bijlage A van het ADNR, moeten de volgende lichten of het volgend dagmerk voeren :

een tussen twee ongeveer 1 m boven elkaar aangebrachte lantaarns verspringend helder rood licht dat in elke lantaarn 20 tot 25 keer per minuut wordt ontstoken en een dagmerk bestaande uit twee boven elkaar aangebrachte rode kegels met de punt naar beneden.

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

De Minister van Openbare Werken
en Institutionele Hervormingen.

J. CHABERT

Bijlage 3 (art. 15, § 2)

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren :

Meer dan 50 kg bruto gewicht, per klasse, van stoffen van klasse Ia, Ib, Ic of VII (met uitzondering van stoffen vallende onder Ia, 15°, Ic, 1°a en VII, 50°) van bijlage A van het ADNR, moeten het volgend licht of dagmerk voeren :

één helder rood licht en een dagmerk bestaande uit een rode kegel met de punt naar beneden.

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

De Minister van Openbare Werken
en Institutionele Hervormingen,

J. CHABERT

Bijlage 4 (art. 15, § 2)

Binnenschepen welke de volgende gevaarlijke goederen vervoeren :

1. Meer dan 5 000 kg bruto gewicht, per klasse van niet in bijlage 2 begrepen brandbare gassen (F) van klasse Id en van stoffen van categorie K0 en K1 van klasse IIIa;

2. Meer dan 25 000 kg bruto gewicht, per klasse, van stoffen van klasse Ie, II, IIb, IIIc (met uitzondering van stoffen vallende onder Ie5, III2) tot 15), IIIb, 1) en 9) tot), IIIc, 11) en van stoffen van categorie K2 van klasse IIIa, met het volgend licht of dagmerk voeren :

één helder blauw licht en een dagmerk bestaande uit een blauwe kegel met de punt naar beneden.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'il ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 août 1981.

BAUDOIN

Par le Roi :
Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

Le Ministre des Travaux publics
et des Réformes institutionnelles,

J. CHABERT

Annexe 5

Systeme « A »
Systeme combiné cardinal et latéral
(rouge à babord)

1. GENERALITES

1.1. Champ d'application.

Le présent système s'applique (à l'exception des phares, feux à secteurs, feux d'alignements, bateaux-feux et bouées géantes) à toutes les marques fixes et flottantes servant à indiquer :

- 1.1.1. Les limites latérales des chenaux navigables.
- 1.1.2. Les dangers naturels et toutes autres obstructions telles que les épaves.
- 1.1.3. Les autres zones ou configurations remarquables importantes pour le navigateur.
- 1.1.4. Les dangers nouveaux.
- 1.2. *Catégories de marques.*
Le système de balisage comprend cinq catégories de marques dont toute combinaison peut être employée :
- 1.2.1. *Les marques latérales* dont l'emploi est lié à l'existence d'un sens conventionnel de balisage, généralement utilisées pour des chenaux bien définis. Ces marques indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre.
- 1.2.2. *Les marques cardinales* dont l'emploi est lié au compas du navire, indiquant le quadrant dans lequel le navire peut trouver des eaux saines.
- 1.2.3. *Les marques de danger isolé* signalant des dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines.
- 1.2.4. *Des marques d'eaux saines* indiquant qu'autour d'une telle marque des eaux sont saines (par exemple, marque de milieu de chenal).
- 1.2.5. *Des marques n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation, mais indiquant une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques.*
- 1.3. *Méthode employée pour caractériser les marques.*
La signification d'une marque est déterminée par l'un au moins des caractères suivants :
 - 1.3.1. *de nuit* : couleur et rythme du feu;
 - 1.3.2. *de jour* : couleur, forme, voyant.

2. MARQUES LATÉRALES.

- 2.1. *Définition du sens conventionnel de balisage.*
Le sens conventionnel de balisage peut être défini, là où c'est nécessaire, de l'une des deux façons suivantes :
 - 2.1.1. c'est le sens général que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau, ou

Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

De Minister van Openbare Werken
en Institutionele Hervormingen,

J. CHABERT

Bijlage 5

Systeme « A »
Gecombineerd kardinaal en lateraal systeem
(rood aan bakboord)

1. ALGEMEEN.

1.1. Toepassingsveld.

Het systeem is van toepassing op alle vaste en drijvende markeringen (uitgezonderd vuurtorens, sector lichten, geleidelichten, lichtscheepen en grote navigatie boeien) ter aanduiding van :

- 1.1.1. De laterale begrenzing van vaarwaters.
- 1.1.2. Natuurlijke gevaren en andere obstructies, zoals wrakken.
- 1.1.3. Andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart.
- 1.1.4. Nieuwe gevaren.
- 1.2. *Markeringskenmerken.*
Het betonningssysteem voorziet in vijf soorten markeringen die in iedere samenstelling toegepast kunnen worden :
- 1.2.1. *Laterale markeringen*, die worden gebruikt in samenhang met een vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboord- en stuurboordzijde aan van de route die gevolgd moet worden.
- 1.2.2. *Kardinale markeringen*, die worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.3. *Losliggend gevaar markeringen*, die afzonderlijke gevaren van geringe omvang aangeven, waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.4. *Veilig vaarwater markeringen*, die aangeven dat rondom een positie veilig genavigeerd kan worden, o.a. midvaarwaterboeien.
- 1.2.5. *Bijzondere markeringen*, die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, en een gebied of zaak aanduiden die in nautische 1/4 publikaties wordt genoemd.
- 1.3. *Markeringsmethoden.*
De betekenis van de markering is afhankelijk van één of meer van de volgende kenmerken :
 - 1.3.1. *'s nachts* : kleur en karakter van het licht;
 - 1.3.2. *overdag* : kleur, vorm en topteken.

2. LATÉRALE MARKERINGEN.

- 2.1. *Définitie van vastgestelde betonningsrichting.*
De betonningsrichting wordt aan de hand van één van de twee volgende richtlijnen vastgesteld :
 - 2.1.1. de gebruikelijke aanlooprichting vanuit zee naar een haven in een riviermonding of ander vaarwater;

2.1.2. dans les zones autres que les précédentes, c'est un sens défini par convention qu'il convient que les autorités responsables définissent en détail, après consultation des pays voisins. Il convient en principe que ce sens suive les contours des continents dans le sens des aiguilles d'une montre.

Dans tous les cas, le sens conventionnel doit être indiqué dans les documents nautiques appropriés.

2.2. Description des marques latérales.

2.2.1. Bâbord.

Couleur : rouge.

Forme (bouées) : cylindrique ou espar.

Voyant (le cas échéant) : un seul cylindre rouge.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : rouge;

— rythme : quelconque.

2.2.2. Tribord.

Couleur : verte (a).

Forme (bouées) : conique ou espar.

Voyant (le cas échéant) : un seul cône vert (a), pointe en haut.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : verte.

— rythme : quelconque.

2.2.3. Lorsque les marques de bâbord ou de tribord ne sont pas identifiables d'après leur forme cylindrique ou conique, elles doivent, lorsque cela est possible, être dotées du voyant approprié.

2.2.4. Numérotation ou lettres.

Si des marques de rives de chenal sont numérotées ou portent des lettres, la succession des chiffres ou des lettres suit le sens conventionnel de balisage.

3. MARQUES CARDINALES.

3.1. Définition des quadrants et des marques cardinales.

3.1.1. Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO dont l'origine est le point à marquer.

3.1.2. Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée.

3.1.3. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer dans le quadrant portant ce nom.

3.2. Utilisation des marques cardinales.

Une marque cardinale peut être utilisée, par exemple :

3.2.1. Pour indiquer que les eaux les plus profondes se trouvent dans le quadrant portant le nom de la marque.

3.2.2. Pour indiquer de quel côté d'un danger se trouvent les eaux saines.

3.2.3. Pour attirer l'attention sur une configuration particulière d'un chenal, comme un coude, une jonction, une bifurcation ou l'extrémité d'un banc.

3.3. Description des marques cardinales.

3.3.1. Marque de quadrant Nord.

Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, pointes en haut.

Couleur : noire au-dessus du jaune.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : scintillant rapide (c) ou scintillant (d).

3.3.2. Marque de quadrant Est.

Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, opposés par la base.

Couleur : noire avec une seule large bande horizontale jaune.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : scintillant rapide (c) (3) toutes les 5 secondes ou scintillant (d) (3) toutes les 10 secondes.

(a) Lorsque pour des raisons exceptionnelles, une autorité estime que la couleur verte n'est pas satisfaisante, la couleur noire peut être utilisée.

2.1.2. in andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de nabuurlanden. In princip dient de betonningsrichting om de continenten te lopen in de richting van de wijzers van het uurwerk.

In ieder geval dient de overeengekomen betonningsrichting bekend gesteld te worden in daartoe bestemde nautische publikaties.

2.2. Beschrijving van de laterale betonning.

2.2.1. Bakboordzijde.

Kleur : rood.

Vorm van de boei : stomp of spar.

Topteken (indien aanwezig) : enkele rode cilinder.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : rood;

— karakter : naar keuze.

2.2.2. Stuurboordzijde.

Kleur : groen (a).

Vorm van de boei : spits of spar.

Topteken (indien aanwezig) : enkele groene kegel (a) met de punt naar boven.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : groen;

— karakter : naar keuze.

2.2.3. Indien bakboords- of stuurboordsmerken niet voldoen aan de stompe of spitse identificatievorm, dienen deze, waar dit uitvoerbaar is, voorzien te zijn van het desbetreffend topteken.

2.2.4. Cijfers of lettertekens.

Indien de merken, gelegen aan de zijanten van een vaarwater of route, worden genummerd of van een letter voorzien, dient dit in de vastgestelde betonningsrichting te gebeuren.

3. KARDINALE MARKERINGEN.

3.1. Definities van kardinale kwadranten en merken.

3.1.1. De vier kwadranten (Noord, Oost, Zuid en West) worden begrensd door de ware peilingslijnen NW-NE, NE-SE, SE-SW en SW-NW, die vanuit het gevaar getrokken kunnen worden.

3.1.2. Het kardinale merk wordt genoemd naar het kwadraat waarin dit is geplaatst.

3.1.3. De benaming van het kardinale merk duidt de zijde aan waarlangs het gepasseerd moet worden.

3.2. Gebruik van kardinale merken.

Een kardiaal merk kan gebruikt worden :

3.2.1. Om aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van het merk.

3.2.2. Om aan te geven welke de veilige kant is om een gevaar te passeren.

3.2.3. Om de aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

3.3. Beschrijving van de kardinale betonning.

3.3.1. Noord kardiaal merk.

Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar boven wijzen.

Kleur : bovenste helft zwart, onderste helft geel.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit.

— karakter : snel flikkerlicht (c) of flikkerlicht (d).

3.3.2. Oost kardiaal merk.

Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met bases naar elkaar toe gericht.

Kleur : zwart met één brede gele horizontale band.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit;

— karakter : snel flikkerlicht (c) (3) elke 5 seconden of flikkerlicht (d) (3) elke 10 seconden.

(a) Indien om uitzonderlijke redenen, de verantwoordelijke overheid van mening is dat de groene kleur niet voldoet, mag de zwarte kleur toegepast worden.

3.3.3. Marque de quadrant Sud.

Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, pointes en bas.

Couleur : jaune au-dessus de noir.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : scintillant rapide (c) (6) + éclat long (e) toutes les 10 secondes ou scintillant (d) (6) + éclat long (e) toutes les 15 secondes.

3.3.4. Marque de quadrant Ouest.

Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe.

Couleur : jaune avec une seule large bande horizontale noire.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : scintillant rapide (c) (9) toutes les 10 secondes ou scintillant (d) (9) toutes les 15 secondes.

4. MARQUES DE DANGER ISOLE.**4.1. Définition des marques de danger isolé.**

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur ou mouillée au droit d'un danger isolé, entouré d'eaux saines.

4.2. Description des marques de danger isolé.

Voyant (f) : deux sphères noires superposées.

Couleur : noire avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : à deux éclats groupés.

5. MARQUES D'EAUX SAINES.**5.1. Définition des marques d'eaux saines.**

Les marques d'eaux saines servent à indiquer qu'il existe des eaux saines tout autour de la marque. Ces marques comprennent les marques définissant les axes des chenaux et les milieux de chenal. Elles peuvent aussi être utilisées pour indiquer un atterrissage si celui-ci n'est pas indiqué par une marque cardinale ou latérale.

5.2. Description des marques d'eaux saines.

Couleur : bandes verticales rouges et blanches.

Forme : sphérique, charpente avec un voyant sphérique ou espar.

Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche;

— rythme : isophasé, à oscillations ou à éclat long toutes les 10 secondes.

6. MARQUES SPECIALES.**6.1. Définition des marques spéciales.**

Ces marques n'ont pas pour but principalement d'aider la navigation mais elles indiquent une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques appropriés. Ce sont par exemple, des :

6.1.1. Marques des stations d'acquisition de données océaniques (SA-DO).

(b) Le voyant constitué de deux cônes est le caractère distinctif le plus important des marques cardinales de jour. Il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque cône étant nettement séparé de l'autre.

(c) Feu scintillant à la cadence de 120 ou 100 scintillements par minute.

(d) Feu scintillant à la cadence de 60 ou 50 scintillements par minute.

(e) Durée de lumière de 2 secondes au moins.

(f) Le voyant constitué de deux sphères superposées est la caractéristique la plus importante de jour de toute marque de danger isolé; il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque sphère étant nettement séparée de l'autre.

3.3.3. Zuid kardinaal merk.

Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar beneden wijzen.

Kleur : bovenste helft geel, onderste helft zwart.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit;

— karakter : snel flikkerlicht (c) (6) + lange schitter (e) elke 10 seconden of flikkerlicht (d) (6) + lange schitter (e) elke 15 seconden.

3.3.4. West kardinaal merk.

Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de punten naar elkaar toe gericht.

Kleur : geel met één brede zwarte horizontale band.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit;

— karakter : snel flikkerlicht (c) (9) elke 10 seconden of flikkerlicht (d) (9) elke 15 seconden.

4. LOSLIGGEND GEVAAR MARKERINGEN.**4.1. Definitie van de markering van een losliggend gevaar.**

Een markering van een losliggend gevaar is een merk dat is geplaatst op of gemeerd aan of gelegd boven een losliggend gevaar en waaromheen vaarbaar water is.

4.2. Beschrijving van de betoning van een losliggend gevaar.

Topteken (f) : twee boven elkaar geplaatste zwarte bollen.

Kleur : zwart met één of meer brede rode horizontale banden.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit;

— karakter : groep van twee schitteringen.

5. VEILIG VAARWATER MARKERINGEN.**5.1. Definitie van de markeringen van veilig vaarwater.**

De markering van veilig vaarwater duidt aan dat zich rond het merk vaarbaar water bevindt. Hieronder begrepen zijn de merken die het midden of diepste gedeelte van een vaarwater aanduiden. Het merk kan eveneens dienen als alternatief voor een kardinaal dan wel een lateraal merk, waarmede een verkennings- of aanlooppunt wordt aangeduid.

5.2. Beschrijving van de veilig vaarwater betoning.

Kleur : rode en witte verticale strepen.

Vorm : bolton, torenboei met bolvormig topteken of spar.

Topteken (indien aanwezig) : één rode bol.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit;

— karakter : isofaas, of onderbroken of lang schitterlicht elke 10 seconden.

6. BIJZONDERE MARKERINGEN.**6.1. Definitie van bijzondere markeringen.**

Markeringen welke niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, maar die een bepaald gebied of bepaalde zaak aanduiden, waarnaar wordt verwezen in de gebruikelijke nautische publikaties, o.a. :

6.1.1. Betoning ter markering van meetapparatuur (ODAS).

(b) Het uit twee kegels bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de cardinale markering en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de kegels.

(c) Snel flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 120 tot 100 flikkeringen per minuut.

(d) Flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 60 tot 50 flikkeringen per minuut.

(e) Lange schitter, d.i. een licht met een flitsduur van niet minder dan 2 seconden.

(f) Het uit twee bollen bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de losliggend gevaarmerking en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de bollen.

- 6.1.2. Marques indiquant les dispositifs de séparation du trafic où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion.
- 6.1.3. Marques indiquant les dépôts de matériaux.
- 6.1.4. Marques indiquant des zones utilisées pour les exercices militaires.
- 6.1.5. Marques indiquant la présence de câbles ou d'oléoducs.
- 6.1.6. Marques indiquant des zones réservées à la plaisance.
- 6.2. *Description des marques spéciales.*
Couleur : jaune.
Forme : au choix, mais ne prêtant pas à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.
Voyant (le cas échéant) : un seul voyant en forme de « X », jaune.
Feu (lorsque la marque en est dotée) :
— couleur : jaune;
— rythme : quelconque, autre que ceux décrits dans les sections 3, 4 ou 5.
- 6.3. *Autres marques spéciales.*
Des marques spéciales autres que celles énumérées au § 6.1. et décrites au § 6.2. peuvent être mises en place par l'administration responsable afin de faire face à des circonstances exceptionnelles. Ces marques ne devront pas prêter à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation et devront être mentionnées dans les documents nautiques appropriés et portées à la connaissance de l'AISM aussitôt que possible.

7. DANGERS NOUVEAUX.

- 7.1. *Définition des dangers nouveaux.*
L'expression « danger nouveau » est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les « dangers nouveaux » comprennent les obstructions naturelles tels que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine telles que les épaves.
- 7.2. *Signalisation des dangers nouveaux.*
- 7.2.1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le service responsable estime que le danger est particulièrement grave, au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.
- 7.2.2. Les feux de toutes les marques employées pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant approprié, latéral ou cardinal.
- 7.2.3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.
- 7.2.4. Une marque mise en place en double peut porter une balise radar, codée suivant la lettre « W » et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.
- 7.2.5. La marque mise en place en double peut être enlevée lorsque l'autorité responsable estime que l'information de l'existence du nouveau danger a été suffisamment diffusée.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 août 1981.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

W. FEAUX

Le Ministre des Travaux publics
et des Réformes institutionnelles,

J. CHABERT

- 6.1.2. Betonning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van de overeengekomen route markering verwarring kan stichten.
- 6.1.3. Betonning ter markering van stopplaatsen.
- 6.1.4. Betonning ter markering van militaire oefengebieden.
- 6.1.5. Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen.
- 6.1.6. Betonning ter markering van re-creatie-gebied.
- 6.2. *Beschrijving van de bijzondere betonning.*
Kleur : geel.
Vorm : naar keuze, maar niet in strijd met de navigatie-markering.
Topteken (indien aanwezig) : enkel geel, X-vormig.
Licht (indien aanwezig) :
— kleur : geel;
— karakter : naar keuze, uitgezonderd die omschreven in § 3, 4 en 5.
- 6.3. *Aanvullende bijzondere markeringen.*
Bijzondere markering anders dan genoemd in § 6.1. en omschreven in § 6.2. mag worden uitgelegd door de verantwoordelijke overheid om in buitengewone omstandigheden te voorzien. Deze aanvullende markering mag niet in strijd zijn met de navigatiemarkering en dient bekend gesteld te worden in de gebruikelijke nautische publikaties en zo spoedig mogelijk onder aandacht van I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) te worden gebracht.

7. NIEUWE GEVAREN.

- 7.1. *Definitie van nieuwe gevaren.*
De term « nieuw gevaar » wordt gebruikt als omschrijving van nieuw ontdekte gevaren die nog niet in de nautische publikaties zijn opgenomen. De term omvat, naast natuurlijke gevaren, zoals zandbanken en rotsen, ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.
- 7.2. *Het markeren van nieuwe gevaren.*
- 7.2.1. Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig deze regels gemarkeerd te worden. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is, dan dient ten minste één van de merken ten spoedigste in dubbele uitvoering toegepast te worden.
- 7.2.2. Elke voor dit doel gebruikte lichtboei dient met een geschikt kardinaal of lateraal snelflikkerlicht of flikkerlicht te zijn uitgerust.
- 7.2.3. Van elk dubbel uitgevoerd merk dienen beide eenheden identiek aan elkaar te zijn.
- 7.2.4. Het tweede merk kan met een racon worden uitgerust, gevende codeletter W, als morse-signaal op het radarscherm, met een lengte van 1 zeemijl.
- 7.2.5. Het tweede merk mag worden verwijderd als de betrokken overheid overtuigd is dat de informatie betreffende het nieuw gevaar voldoende bekendgemaakt is.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 4 augustus 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,

W. FEAUX

De Minister van Openbare Werken
en Institutionele Hervormingen,

J. CHABERT