

N. 92 — 2597

23 SEPTEMBER 1992. — Koninklijk besluit houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde

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 koninklijk besluit van 18 mei 1983 houdende :

1° het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

2° wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen.

Overwegende dat tussen de Belgische en Nederlandse terzake bevoegde overheden werd overeengekomen de gemeenschappelijk opgestelde reglementering van de scheepvaart op de Schelde (Westerschelde en Beneden-Zeeschelde) op 1 november 1992 gelijk-tijdig in België en Nederland in werking te doen treden;

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

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen**Toepassingsgebied**

Artikel 1. § 1. Dit reglement is van toepassing op de Beneden-Zeeschelde en de havens die daarmee in open gemeenschap zijn.

§ 2. Voor de toepassing van dit reglement is de Beneden-Zeeschelde begrensd door :

1° stroomopwaarts, het verlengde van de lijn getrokken door de twee richtingspalen gelegen op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen en stroomafwaarts, de Belgisch-Nederlandse grens;

2° ter hoogte van de sluizen : de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de stroom.

Begripsomschrijvingen

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

1° schip : een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;

2° zeeschip : een schip dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;

3° binnenschip : een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

4° bovenmaats zeeschip : een zeeschip dat wegens zijn lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de dienst van het loodswezen wordt aangewezen overeenkomstig de door hem vastgestelde en aan varenden bekend gemaakte normen;

5° sleepboot : een werktuiglijk voorthewogen schip dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;

6° zeilschip : een schip dat onder zeil is mits de voortstuwingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;

7° klein schip : een schip met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd een sleepboot en een duwboot;

8° samenstel : een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

9° schip bezig met de uitoefening van de visserij : een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

F. 92 — 2597

23 SEPTEMBRE 1992. — Arrêté royal portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

Vu l'arrêté royal du 18 mai 1983 portant :

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

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

Considérant que les autorités belges et néerlandaises compétentes en la matière ont convenu de mettre en vigueur, simultanément en Belgique et aux Pays-Bas, le 1^{er} novembre 1992, la réglementation établie de commun accord concernant la navigation sur l'Escaut (Escaut occidental et Escaut maritime inférieur);

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales**Champ d'application**

Article 1^{er}. § 1^{er}. Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et dans les ports en communication libre avec le fleuve.

§ 2. Pour l'application du présent règlement, l'Escaut maritime inférieur est limité :

1° en amont, par le prolongement de la ligne tracée par les deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et, en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;

2° à hauteur des écluses, par les portes d'écluse situées du côté du fleuve.

Définitions

Art. 2. § 1^{er}. Dans le présent règlement, on entend par :

1° bateau : un objet flottant, y compris un objet sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de déplacement sur l'eau;

2° navire : un bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;

3° bateau fluvial : tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

4° navire de grandes dimensions : un navire qui, de par sa longueur ou son tirant d'eau, est, compte tenu de l'état de la voie navigable, désigné comme tel par le service de pilotage, conformément aux normes fixées par celui-ci et communiquées aux navigateurs;

5° remorqueur : un bateau à propulsion mécanique effectuant le service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;

6° bateau à voile : un bateau marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée;

7° petite embarcation : un bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception d'un remorqueur et d'un pousseur;

8° convoi : un convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;

9° bateau en train de pêcher : un bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre à l'exclusion de tout bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou d'autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manoeuvre;

10° obstakel : een wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp dat op de bodem van het vaarwater ligt of staat;

11° bijzonder transport : een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest;

12° werktuiglijk voortbewogen schip : een schip dat door eigen voortstuwingswerktuigen wordt voortbewogen;

13° onmanoeuvrerbaar schip : een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

14° beperkt manoeuvrerbaar schip : een schip dat door de aard van zijn werkzaamheden beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is voor een ander schip tijdig uit te wijken.

Als beperkt manoeuvrerbaar schip wordt onder meer beschouwd :

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

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

§ 2. In dit reglement :

a) wordt verstaan onder kapitein of schipper : diegene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

b) wordt verstaan onder vaarwater : het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door schepen kan worden bevaren;

c) wordt verstaan onder vaargeul : het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;

d) wordt verstaan onder de hoofdvaargeul en nevenvaargeul : de vaargeulen als zodanig aangeduid door de dienst van het loodswezen;

e) is een schip « varende » wanneer het niet ten anker ligt, niet is gemeerd en niet aan de grond zit;

f) betekent de uitdrukking « assisteren » het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen schip door één of meer sleepboten die verbonden of in aanraking zijn met het werktuiglijk voortbewogen schip;

g) betekent de uitdrukking « hoogte » :

1° voor alle schepen uitgezonderd binnenschepen voorzien van een meetbrief : de hoogte boven de romp of de hoogte boven het hoogste doorlopende dek of, bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;

2° voor binnenschepen voorzien van een meetbrief : de hoogte boven het vlak gaande door de ijkmerken die het vlak van de grootste toegelaten inzinking aangeven;

h) betekenen de woorden « lengte » en « breedte » van een schip de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

i) worden schepen geacht in zicht van elkaar te zijn, alleen dan wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;

j) betekent de uitdrukking « beperkt zicht » elke omstandigheid waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, rook, damp, of andere soortgelijke oorzaken;

k) betekent « opdraaien » dat het schip dat vóór stroom of op stil water varende is, zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

l) betekent de uitdrukking « kop vóór nemen » dat het schip, dat tegen stroom varende is zodanig van vaarrichting verandert dat het vóór stroom komt te varen;

m) dienst van het loodswezen : de directeur van de dienst van het loodswezen of zijn afgevaardigde;

n) Antwerpse waterschout : de waterschout te Antwerpen of zijn afgevaardigde.

Verantwoordelijkheid

Art. 3. § 1. Niets in dit reglement ontheft een schip, zijn reder, kapitein of schipper of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van dit reglement, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt geboden is.

10° obstacle : une épave, débris d'épave, engin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;

11° transport exceptionnel : un objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter, pendant le déplacement, un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, ou qu'il est susceptible de causer des dommages aux ouvrages ou de couler bas ou de perdre sa cargaison;

12° bateau à propulsion mécanique : un bateau qui est mû par ses propres moyens de propulsion;

13° bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre : un bateau qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux dispositions du présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bateau;

14° bateau à capacité de manœuvre restreinte : un bateau dont la capacité de manœuvre requise en vertu du présent règlement est limitée par la nature de ses activités, et qui ne peut donc pas s'écarter en temps utile de la route d'un autre bateau.

Sont considérés comme bateaux à capacité de manœuvre restreinte, notamment :

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

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

§ 2. Dans le présent règlement :

a) on entend par capitaine ou patron : toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi ou qui, en fait, en assume le commandement;

b) on entend par voie navigable : la partie des eaux visées à l'article 1^{er} qui est navigable pour des bateaux;

c) on entend par chenal : la partie balisée de la voie navigable;

d) on entend par chenal principal et secondaire : les chenaux ainsi désignés par le service du pilotage;

e) l'expression « faisant route » s'applique à tout bateau qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;

f) le terme « assister » désigne l'assistance fournie à un bateau à propulsion mécanique par un ou plusieurs remorqueurs qui sont attachés ou qui sont en contact avec le bateau à propulsion mécanique;

g) le terme « hauteur » désigne :

1° pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage, la hauteur au-dessus de la coque ou au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord;

2° pour les bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage : la hauteur au-dessus du plan des marques de jauge indiquant le plan du plus grand enfoncement autorisé;

h) les termes « longueur » et « largeur » d'un bateau désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur hors bordé;

i) des bateaux ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre;

j) l'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie, fumée, vapeur, ou par toutes autres causes analogues;

k) l'expression « virer » signifie que le bateau qui fait route dans le sens du courant ou en eau sans courant, vire de bord afin de naviguer dans le sens opposé à celui qui était le sien;

l) l'expression « virer en contre-courant » signifie que le bateau faisant route à contre-courant vire de bord afin de naviguer dans le sens du courant;

m) service du pilotage : le directeur du service du pilotage ou son délégué;

n) commissaire maritime d'Anvers : le commissaire maritime à Anvers ou son délégué.

Responsabilité

Art. 3. § 1^{er}. Aucune disposition du présent règlement ne saurait exonérer le bateau, son armateur, son capitaine, son patron ou son équipage de la responsabilité des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application du présent règlement ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bateau.

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

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

HOOFDSTUK II. — Voorschriften betreffende het uitwijken

Afdeling 1

Gedrag van de schepen bij elk soort zicht

Toepassing

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

Uitkijk

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

Veilige vaart

Art. 6. § 1. Een schip moet te allen tijde een veilige vaart aanhouden zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermindering van aanvaring en kan worden gestopt binnen een aan de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand.

Bij de bepaling van een veilige vaart moet onder meer rekening worden gehouden met de volgende factoren :

1. Door alle schepen :
 - 1^o het zicht;
 - 2^o de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van schepen;
 - 3^o de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - 4^o bij nacht de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;
 - 5^o de toestand van wind, stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
 - 6^o de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte.
 2. Bovendien door schepen uitgerust met een goed werkende radar :
 - 1^o de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;
 - 2^o eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbeleid;
 - 3^o de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;
 - 4^o de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;
 - 5^o het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen schepen;
 - 6^o de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot schepen en andere voorwerpen in de omgeving.
 3. Bovendien voor schepen uitgerust met een goed werkende marifooninstallatie : de verplichting doeltreffend gebruik te maken van inlichtingen van walstations en van andere schepen.
- § 2. Bovendien, om een veilige vaart in de hoofdvaargeul te kunnen aanhouden :
- 1^o moet een schip met een lengte van 12 m en meer, dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, door een genoegzaam krachtige en gebruiksklare motor kunnen worden voortbewogen;
 - 2^o moet een schip, met een lengte van minder dan 12 m dat zich in de hoofdvaargeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, voorzien zijn van een motor die, voor onmiddellijk gebruik gereed is en het schip in staat stelt een snelheid van ten minste 6 km per uur door het water te kunnen handhaven.

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

§ 3. Les membres de l'équipage sont tenus d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou le patron en vue de se conformer aux dispositions du présent règlement; ils sont, en vue de cette exécution, tenus de prêter leur entière collaboration, même sans en avoir reçu l'ordre.

CHAPITRE II. — Règles de barre et de route

Section 1^{re}

Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité

Application

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

Veille

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

Vitesse de sécurité

Art. 6. § 1^{er}. Un bateau doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

1. Pour tous les bateaux :
 - 1^o la visibilité;
 - 2^o la densité du trafic, y compris les concentrations de bateaux;
 - 3^o la manoeuvrabilité du bateau et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration, dans les conditions existantes;
 - 4^o de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux de rive ou une diffusion de la lumière des propres feux du bateau;
 - 5^o l'état du vent, du courant et la proximité de dangers pour la navigation;
 - 6^o le tirant d'eau par rapport à la hauteur d'eau disponible.
 2. En outre, pour les bateaux munis d'un radar en bon état de fonctionnement :
 - 1^o les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - 2^o les limitations éventuelles qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
 - 3^o l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et d'autres circonstances pouvant brouiller la détection au radar;
 - 4^o le fait que des petites embarcations, des glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - 5^o le nombre, la position et le mouvement des bateaux détectés par le radar;
 - 6^o le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des bateaux et des autres objets dans les parages.
 3. Eu outre, pour les bateaux munis d'une installation de marifonie en bon état de fonctionnement : l'obligation d'utiliser efficacement les informations des stations terrestres et d'autres bateaux.
- § 2. En outre, pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité dans le chenal principal :
- 1^o un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, pouvoir être mû par un moteur assez puissant en état de marche;
 - 2^o un bateau d'une longueur inférieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, être équipé d'un moteur immédiatement utilisable et permettant au bateau de maintenir une vitesse d'au moins 6 km à l'heure par rapport à l'eau.

§ 3. Werktuiglijk voortbewogen schepen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt, telkens wanneer zij in de nabijheid komen van schepen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kan opleveren en die de bij artikel 31, § 3 voorgeschreven lichten of dagmerken voeren.

§ 4.1. Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt, schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte, bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende schip gaande houden totdat het vóór stroom varende schip de engte of de bocht is doorgevaren ofwel de aanlegplaats is voorbijgevaren;

2° wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een bocht waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de bocht vrij is;

3° wanneer in een vaarwater over stil water schepen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het schip dat geen hindernis aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg vervolgen en moet het andere wachten totdat de engte vrij is.

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

§ 6. Het is verboden een schip dwarsstrooms te laten drijven. Dit verbod geldt niet voor verplaatsingen over korte afstand.

§ 7. Het is verboden te ankeren dan wel enig tuig over de grond te laten slepen binnen de afstand van 200 m boven tot 200 m beneden de plaats waar een kabel of een leiding is gelegen.

Gevaar voor aanvaring

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

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

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

Maatregelen ter vermindering van aanvaring

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

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

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

Gedrag in en buiten een vaargeul

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

§ 2. Met uitzondering van een schip met een lengte van minder dan 12 m moet elk schip, dat buiten de vaargeul varende is en de richting ervan volgt, stuurboordwal houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

§ 3. Een schip met een lengte van minder dan 12 m moet zich, waar dit uitvoerbaar is, uit de vaargeul verwijderd houden.

§ 3. Les bateaux à propulsion mécanique doivent, s'il n'en résulte pour eux aucun danger immédiat, réduire à temps leur vitesse et, au besoin, s'arrêter lorsqu'ils s'approchent de bateaux auxquels les remous ou la succion pourraient causer un danger et qui montrent les feux ou les marques prescrits à l'article 31, § 3.

§ 4. 1° Lorsqu'il y a du courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe, d'une courbe ou d'un lieu où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau faisant route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bateau qui fait route dans le sens du courant ait passé la passe ou la courbe ou le lieu d'amarrage;

2° lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une courbe, où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a la grande courbe à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre;

3° lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a le passage libre à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.

§ 5. Les bateaux à propulsion mécanique qui assurent la propulsion d'un convoi doivent être capables d'effectuer ce travail et avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne conduite et la manoeuvrabilité de cet ensemble.

§ 6. Il est interdit de laisser dériver un bateau en travers du courant. Cette interdiction ne s'applique pas aux déplacements de courte distance.

§ 7. Il est interdit de mouiller ou de traîner un objet quelconque sur une distance de 200 m en amont et de 200 m en aval de l'endroit où se trouve un câble ou une conduite.

Risque d'abordage

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

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

§ 3. On doit éviter de tirer des conclusions à partir de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

Manœuvres pour éviter les abordages

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

§ 2. Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un bateau doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière.

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

Conduite dans un chenal et en dehors de celui-ci

Art. 9. § 1^{er}. Un bateau faisant route dans un chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la limite extérieure droite du chenal.

§ 2. A l'exception d'un bateau d'une longueur inférieure à 12 m, tout bateau faisant route en dehors du chenal, mais suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la rive qui est à son tribord.

§ 3. Un bateau d'une longueur inférieure à 12 m doit, lorsque cela peut se faire, se tenir hors du chenal.

§ 4. Behoudens het gestelde in artikel 18 voor onmanoevreerbare schepen, bovenmaatse zeeschepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en kleine schepen :

1^o mag een schip dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul varende is en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet het schip dat de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken;

2^o mag een schip dat een vaargeul wil binnenvaren, de koerslijn van een schip dat in die vaargeul vaart en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het de vaargeul binnenvaart, uitwijken voor een schip dat de vaargeul volgt;

3^o mag een schip dat een vaargeul wil verlaten de koerslijn van een schip dat buiten die vaargeul vaart en de richting ervan volgt niet kruisen indien laatstgenoemd schip daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd schip, daar waar het de vaargeul verlaat, uitwijken voor bedoeld schip dat buiten de vaargeul vaart.

§ 5. Schepen moeten, indien voor hen geen bepaalde ankerplaats bij of krachtens een reglement is aangewezen, deze kiezen buiten de vaargeul. Indien zij alleen in de vaargeul kunnen varen moeten ze ankerplaats kiezen zo dicht mogelijk langs de zijde daarvan zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

§ 6. Schepen mogen zonder de toestemming van de dienst van het loodswezen niet vóór of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen zich ophouden, of ankeren zodanig dat andere schepen daarvan hinder kunnen ondervinden.

§ 7. Tenzij met toestemming van de Antwerpse waterschout is het een niet gemeerd schip verboden te laden, te lossen of te bunkeren. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

Opdraaien en kop vóór nemen

Art. 10. § 1. Een schip dat vóór stroom vaart en dat wil opdraaien moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het opdraaien over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

Elk in de nabijheid tegen stroom varende schip moet in dat geval gaande houden en elk ander in de nabijheid zijnde vóór stroom varende schip zijn vaart minderen tot het opdraaiende schip geen hinder tot doorvaren meer vormt.

§ 2. Een schip dat wil opdraaien over stil water moet dit tijdig aan de in de nabijheid zijnde schepen kenbaar maken door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het opdraaien over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald. In de nabijheid zijnde schepen moeten zo nodig ruimte maken.

§ 3. Een schip mag slechts kop vóór nemen indien daardoor andere schepen niet worden gehinderd. Bovendien moet het, mede bij vertrek van een anker- of meerplaats, zijn bedoeling van kop vóór te nemen eveneens kenbaar maken aan de in de nabijheid zijnde schepen door het geven van één lange stoot gevolgd door één of twee korte naargelang het kop vóór nemen over stuurboord dan wel over bakboord gebeurt; dit sein moet zo nodig worden herhaald.

§ 4. Het is verboden met een schip vóór een havenmond op te draaien of kop vóór te nemen wanneer andere schepen die havenmond aanlopen of verlaten.

Afdeling 2

Gedrag van de schepen in zicht van elkaar

Toepassing

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

Zeilschepen

Art. 12. Wanneer twee zeilschepen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden onderstaande regelen :

§ 1. Indien één der zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordwal houdt, moet het andere zeilschip uitwijken.

§ 4. Sans préjudice des dispositions de l'article 18 relatives aux bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre, aux navires de grandes dimensions, aux bateaux à capacité de manoeuvre restreinte et aux petites embarcations :

1^o il est interdit à un bateau, traversant entièrement ou partiellement un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le bateau qui traverse entièrement ou partiellement le chenal doit s'écarter;

2^o il est interdit à un bateau, voulant s'engager dans un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si cette manoeuvre devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit à l'endroit où il s'engage dans le chenal, s'écarter de la route du bateau qui y est engagé;

3^o il est interdit à un bateau, voulant quitter le chenal, de croiser la route d'un autre bateau faisant route en dehors du chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit, à l'endroit où il quitte le chenal, s'écarter du bateau faisant route en dehors du chenal.

§ 5. Lorsqu'aucun poste de mouillage n'est indiqué par ou en vertu d'un règlement, les bateaux doivent en choisir un en dehors du chenal. S'ils ne peuvent naviguer que dans le chenal, ils choisissent un mouillage le plus près possible de la limite du chenal, de manière à ne pas gêner le trafic s'y écoulant.

§ 6. Sauf autorisation de la part du service du pilotage, il est interdit aux bateaux de mouiller ou de s'arrêter devant ou près des entrées de port, dans les courbes et dans les alignements de feux, afin de ne pas gêner le passage des autres bateaux.

§ 7. Sauf autorisation du commissaire maritime d'Anvers, il est interdit à un bateau non amarré de charger, de décharger ou de faire le plein des soutes. L'autorisation peut être conditionnelle.

Virer et virer en contre-courant

Art. 10. § 1^{er}. Lorsqu'un bateau faisant route dans le sens du courant veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux qui sont à proximité par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

Tout bateau situé à proximité qui fait route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout autre bateau situé à proximité qui fait route dans le sens du courant doit diminuer sa vitesse jusqu'à ce que le bateau qui vire ne gêne plus le passage.

§ 2. Lorsqu'un bateau fait route en eau sans courant et veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux proches par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété. Les bateaux proches doivent au besoin lui faire place.

§ 3. Un bateau ne peut virer en contre-courant que lorsqu'il ne gêne pas d'autres bateaux. En outre, lorsqu'il quitte son poste de mouillage ou d'amarrage, il doit faire connaître aux bateaux proches son intention de virer en contre-courant par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

§ 4. Aucun bateau ne peut virer ou virer en contre-courant devant l'entrée d'un port lorsque d'autres bateaux s'y dirigent ou le quittent.

Section 2

Conduite des bateaux se trouvant en vue les uns des autres

Champ d'application

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

Bateaux à voile

Art. 12. Lorsque deux bateaux à voile s'approchent l'un de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu d'appliquer les règles suivantes :

§ 1^{er}. Lorsqu'un des bateaux à voile tient le droit du chenal ou navigue en dehors de celui-ci du côté qui est à son tribord, l'autre doit s'en écarter.

§ 2. Indien geen van beide zeilschepen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul de stuurboordwal houdt :

1° ingeval beide zeilschepen over verschillende boeg liggen, moet het zeilschip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het zeilschip dat over bakboordboeg ligt;

2° ingeval beide zeilvaartuigen over dezelfde boeg liggen, moet het zeilschip aan loefzijde uitwijken voor het zeilschip aan lij;

3° ingeval een zeilschip dat over stuurboordboeg ligt aan zijn loefzijde een zeilschip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat zeilschip over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, moet het daarvoor uitwijken;

4° in dit artikel wordt onder loefzijde verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, in geval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die waarover het grootste langscheepse zeil bijstaat.

Oplopen en verbod op gelijke hoogte te blijven varen

Art. 13. § 1. Onafhankelijk van hetgeen is voorgeschreven in hoofdstuk 2, afdelingen 1 en 2, alsmede in artikel 42, moet elk schip dat een ander schip oploopt, uitwijken voor het schip dat wordt opgelopen.

§ 2. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5° achterlijker dan dwars, dit wil zeggen in zodanige positie met betrekking tot het schip dat wordt opgelopen dat het bij nacht alleen het heklicht daarvan zou kunnen zien doch geen van de beide zijdelichten. Geen daaropvolgende verandering van de peiling tussen de beide schepen zal het oplopende schip kunnen maken tot koerskruisend in de zin van dit reglement of het kunnen ontslaan van de plicht uit te wijken voor het opgelopen schip totdat dit geheel is voorbijgevaren en goed vrij is.

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

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

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

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

§ 7. Een zeilschip moet een ander schip bovenwinds oplopen en zijn voornemen, naargelang de omstandigheid, kenbaar maken door het geluidsssein omschreven in § 4 of § 5.

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

§ 9. Dit artikel is niet van toepassing op een schip dat binnen de vaargeul een buiten de vaargeul varend schip oploopt en omgekeerd.

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

Recht tegen elkaar in sturen

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

§ 2. Lorsqu'aucun des bateaux à voile ne tient la droite du chenal ou ne serre en dehors de celui-ci le côté qui est à son tribord :

1° quand les deux bateaux à voile reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

2° quand les deux bateaux à voile reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

3° quand un bateau à voile qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de l'autre;

4° aux fins de l'application du présent article, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'un bateau à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique.

Rattrapage et interdiction de naviguer à la même hauteur

Art. 13. § 1^{er}. Nonobstant les dispositions du chapitre 2, sections 1 et 2, et de l'article 42, tout bateau qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route du rattrapé.

§ 2. Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un bateau qui s'approche d'un autre bateau en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au bateau rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce bateau, sans voir aucun de ses feux de côté. Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bateaux ne peut faire considérer le bateau qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens du présent règlement ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du bateau qu'il va rattraper jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

§ 3. Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un bateau qui en rattrape un autre et s'écarter en conséquence.

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

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

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

§ 7. Un bateau à voile doit rattraper un autre bateau au vent et faire connaître son intention par un signal sonore, prescrit, selon le cas au § 4 ou § 5.

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

§ 9. Le présent article ne s'applique pas à un bateau qui, naviguant à l'intérieur d'un chenal, en rattrape un autre naviguant en dehors du chenal et vice-versa.

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

Routes directement opposées

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

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

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

Koers kruisen

Art. 15. Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt moet, behalve waar artikel 9, § 4 anders voorschrijft, het vaartuig dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

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

Maatregelen van het schip dat koers moet houden

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

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

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

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

Voorrangregels

Art. 18. Behalve waar artikel 13 anders voorschrijft :

§ 1. moet een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, uitwijken voor :

- een onmanoevreerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvreerbaar schip;
- een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul;

§ 2. moet een zeilschip dat varende is, uitwijken voor de in het eerste lid genoemde schepen met inbegrip van een werktuiglijk voortbewogen schip;

§ 3. 1^o moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de vaargeul, uitwijken voor :

- een onmanoevreerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvreerbaar schip;
- een werktuiglijk voortbewogen schip;
- een zeilschip;

2^o moet een schip bezig met de uitoefening van de visserij buiten de vaargeul, voor zover mogelijk, uitwijken voor :

- een onmanoevreerbaar schip;
- een bovenmaats zeeschip;
- een beperkt manoeuvreerbaar schip.

§ 4. 1^o moet een bovenmaats zeeschip dat varende is, uitwijken voor een onmanoevreerbaar schip;

2^o moet een bovenmaats zeeschip dat varende is en in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvreerbaar schip dat in de vaargeul in bedrijf is en ten anker ligt, zijn voornemen dit laatste voorbij te varen te kennen geven door een geluidsein van drie korte stoten gevolgd door één lange. In dat geval moet het beperkt manoeuvreerbare schip zich zo spoedig mogelijk naar de rand van de vaargeul begeven;

3^o mag een bovenmaats zeeschip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen.

§ 2. On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un bateau en voit un autre droit devant lui ou quasiment droit devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de tête de mât de l'autre bateau, en alignement ou presque, et/ou ses deux feux de côté.

Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Routes qui se croisent

Art. 15. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, sauf disposition contraire prévue à l'article 9, § 4, et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Manoeuvres du bateau qui doit s'écarter

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

Manoeuvres du bateau qui doit maintenir le cap

Art. 17. § 1er. Lorsqu'un bateau est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau, cet autre bateau doit maintenir son cap pour autant que le présent règlement n'en dispose pas autrement.

§ 2. Toutefois le bateau qui doit maintenir le cap peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le bateau qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas les manoeuvres appropriées prescrites par le présent règlement.

§ 3. Quand, pour une cause quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir son cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du bateau qui doit s'écarter, il doit de son côté faire les manoeuvres qui sont les plus appropriées à éviter l'abordage.

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

Regles de priorité

Art. 18. Sauf dispositions contraires de l'article 13 :

§ 1er. un bateau à propulsion mécanique, faisant route, doit s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un bateau en train de pêcher en dehors du chenal;

§ 2. un bateau à voile, faisant route, doit s'écarter de la route des bateaux visés au 1er paragraphe, y compris un bateau à propulsion mécanique;

§ 3. 1^o un bateau en train de pêcher dans le chenal doit s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un bateau à propulsion mécanique;
- d'un bateau à voile;

2^o un bateau en train de pêcher en dehors du chenal doit autant que possible s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte.

§ 4. 1^o un navire de grandes dimensions, faisant route, doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

2^o un navire de grandes dimensions faisant route qui est gêné dans sa route par un bateau à capacité de manoeuvre restreinte opérant dans le chenal et qui est à l'ancre, doit faire connaître son intention de le passer par un signal sonore constitué de trois sons brefs suivis d'un son prolongé. Dans ce cas, le bateau à capacité de manoeuvre restreinte doit se porter au plus vite à la limite du chenal;

3^o un navire de grandes dimensions ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après s'être assuré que cela peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.

§ 5. 1° moet een beperkt manoeuvreerbaar schip dat varende is, uitwijken voor een onmanoeuvreerbaar schip en voor een bovenmaats zeeschip;

2° mag een beperkt manoeuvreerbaar schip, voor zover mogelijk, een vaargeul niet geheel of gedeeltelijk oversteken, niet verlaten of niet binnenvaren, dan nadat het zich ervan heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen verplicht zouden worden koers of vaart te wijzigen.

§ 6. moet een klein schip dat varende is, uitwijken voor andere dan kleine schepen.

Afdeling 3. — Gedrag van de schepen bij beperkt zicht

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK III. — Lichten en dagmerken

Toepassing

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

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

§ 3. 1° De voorschriften betreffende de lichten zijn van toepassing van zonsopgang tot zonsondergang. Gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met bebaknings- of betoningslichten of met de in deze voorschriften omschreven lichten, hun zichtbaarheid of kenmerkend karakter niet aantasten of het houden van goede uitkijk niet belemmeren.

2° De voorgeschreven lichten moeten, indien zij worden getoond, ook worden getoond van zonsopgang tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen onder alle andere omstandigheden worden getoond wanneer dat noodzakelijk wordt geacht;

3° Schepen mogen geen verblindende lichten gebruiken waardoor voor andere schepen gevaar of hinder kan ontstaan.

§ 4. De voorschriften betreffende de dagmerken moeten overdag worden nageleefd en gedurende die tijd mogen geen andere dagmerken worden getoond, tenzij deze niet kunnen worden verward met de in deze voorschriften omschreven dagmerken, waarvan de zichtbaarheid of het kenmerkend karakter niet mogen worden aangetast of waardoor het houden van goede uitkijk niet wordt belemmerd.

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

Begripsomschrijvingen

Lichten

Art. 21. § 1. In dit reglement wordt verstaan onder :

1° toplicht : een wit krachtig licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsricting van het schip, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 225°, van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip;

§ 5. 1° un bateau à capacité de manoeuvre restreinte, faisant route, doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre et d'un navire de grandes dimensions;

2° un bateau à capacité de manoeuvre restreinte ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après s'être assuré que cela peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.

§ 6. une petite embarcation faisant route doit s'écarter de la route de tout bateau autre qu'une petite embarcation.

Section 3. — Conduite des bateaux par visibilité réduite

Art. 19. § 1er. Les dispositions du présent article s'appliquent aux bateaux qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

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

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

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

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

CHAPITRE III. — Feux et marques

Application

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

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

§ 3. 1° Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux de balisage ou avec les feux prescrits par les présentes règles ou pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante;

2° Les feux prescrits doivent, lorsqu'ils sont montrés, être également montrés du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite, et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cela est jugé nécessaire;

3° Il est interdit à tout bateau d'utiliser des feux aveuglants susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour d'autres bateaux.

§ 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Durant cette période, il est interdit de montrer d'autres marques à moins qu'il ne s'agisse de marques ne pouvant être confondues avec les marques prescrites par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de celles-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

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

Définitions

Feux

Art. 21. § 1er. Aux termes du présent règlement, il faut entendre par :

1° feu de tête de mât : un feu blanc puissant placé au-dessus de l'axe longitudinal du bateau, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord;

2° zijdelichten : een groen helder licht geplaatst aan stuurboordzijde en een rood helder licht geplaatst aan bakboordzijde, ononderbroken zichtbaar over een boog van de horizon van 112,5°, van recht vooruit tot 22,5°, achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde, en op één lijn loodrecht op het midscheepse verticale vlak in langsrchting;

3° heklicht : een wit helder licht geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 135°, van recht achteruit over 67,5° naar elke zijde van het schip;

4° sleeplicht : een geel helder licht met dezelfde kenmerken als het heklicht, omschreven onder 3°;

5° rondom zichtbaar licht : een licht dat ononderbroken zichtbaar is over een boog van de horizon van 360°;

6° flikkerlicht : een rondom zichtbaar licht dat flikkert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van ten minste 50 flikkeringen per minuut.

Dagmerken

§ 2. 1. De voorgeschreven dagmerken moeten, tenzij in dit reglement anders is bepaald, zwart zijn en moeten de volgende afmetingen hebben :

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

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

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

3. Vorm en kleur van de dagmerken moeten steeds herkenbaar zijn.

§ 3. Onderlinge afstand tussen lichten of dagmerken.

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

Bijzondere regelingen

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

Zichtbaarheid van de lichten

Art. 22. In dit reglement wordt verstaan onder :

1° zichtbaar : zichtbaar bij donkere nacht en bij heldere dampkring;

2° gewoon licht, helder licht en krachtig licht : lichten die op een afstand van onderscheidenlijk ten minste 1 000 m, 2 000 m en 3 000 m zichtbaar zijn.

Werktuiglijk voortbewogen schepen

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

- 1° een toplicht op het voorschip;
- 2° een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;

3° zijdelichten;

4° een heklicht.

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

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

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

2° feux de côté : un feu vert clair placé à tribord et un feu rouge clair placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5° et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de leur côté respectif, et placés sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;

3° feu de poupe : un feu blanc clair placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5° de chaque bord à partir de l'arrière;

4° feu de remorquage : un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au 3°;

5° feu visible de tous les côtés : un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360°;

6° feu scintillant : un feu à éclats réguliers visibles de tous les côtés et dont le rythme est d'au moins 50 éclats par minute.

Marques

§ 2. 1. A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les marques prescrites doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

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

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

2. Les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et ils doivent avoir une hauteur d'au moins 0,75 m et une largeur d'au moins 0,90 m.

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

§ 3. Distance entre les feux ou les marques.

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

Dispositions particulières

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

Visibilité des feux

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

1° visible : visible par nuit sombre et par ciel serein;

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

Bateaux à propulsion mécanique

Art. 23. § 1er. Un bateau à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- 1° un feu de tête de mât à l'avant;
- 2° un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;
- 3° les feux de côté;
- 4° un feu de poupe.

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

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

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

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

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

1° op elk voortstuwend schip het toplicht of de toplichten;

2° op elk niet voortstuwend schip een rondom zichtbaar wit helder licht geplaatst op voldoende hoogte doch niet hoger dan het voorste toplicht van het voortstuwend schip en bij een lengte van meer dan 110 m, twee dergelijke lichten, één voorop en één achterop op gelijke hoogte;

3° de zijdelichten geplaatst aan de buitenzijde van het gekoppeld samenstel en voor zover als mogelijk op gelijke hoogte en ten minste 1 m lager dan het licht bedoeld onder 2°;

4° op elk schip het heklicht.

Slepen en assisteren

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

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

§ 3. De bij § 1 en § 2 bedoelde lichten moeten in verticale lijn staan en wel zodanig dat het onderste gevoerd wordt op een hoogte van ten minste 2 m op een schip met een lengte van minder dan 50 m en op een hoogte van ten minste 3 m op een schip met een lengte van 50 m en meer.

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

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

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

§ 7. 1. Een binnenschip dat wordt gesleept moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 4 m.

Een binnenschip met een lengte van meer dan 110 m dat wordt gesleept, moet twee dergelijke lichten voeren, één voorop en één achterop, op gelijke hoogte.

Het laatste binnenschip van een sleep moet bovendien het heklicht voeren.

2. Elk binnenschip dat wordt gesleept, moet als dagmerk een gele bal voeren, daar waar deze het best kan worden gezien.

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

1° een rondom zichtbaar wit gewoon licht aan of nabij het voorste uiteinde en een zelfde licht aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep;

2° een ruit aan of nabij het achterste uiteinde van de sleep.

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

Zeilschepen

Art. 25. § 1. Een zeilschip met een lengte van 20 m of meer dat varende is, moet voeren de zijdelichten en het heklicht zomede, aan of nabij de top van de mast daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen.

§ 2. Een schip dat onder zeil is en tevens werktuiglijk wordt voortbewogen, moet op het voorschip, daar waar deze het best kan worden gezien, een kegel voeren met de punt naar beneden.

Schepen bezig met de uitoefening van de visserij

Art. 26. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij moet voeren :

1° twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere; een schip met een lengte van minder dan 20 m mag in de plaats van het hierboven vermeld dagmerk een mand voeren;

2° ingeval het vaart door het water loopt tevens de zijdelichten en het heklicht.

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

§ 5. Tout convoi faisant route, composé de bateaux accouplés, n'étant pas des petites embarcations, est tenu de montrer :

1° sur chaque bateau propulseur, le ou les feux de tête de mât;

2° sur chaque bateau non propulseur, un feu blanc clair, visible de tous les côtés, placé à une hauteur suffisante, mais pas plus haut que le feu de tête de mât avant du bateau propulseur et, quand la longueur est supérieure à 110 m, deux feux semblables placés à hauteur égale, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière;

3° les feux de côté, placés sur les flancs du convoi, autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu visé au 2°;

4° sur chaque bateau, le feu de poupe.

Remorquage et assistance

Art. 24. § 1er. Un remorqueur ou un bateau à propulsion mécanique en train de remorquer ou d'assister un ou plusieurs bateaux doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, montrer au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât visé à l'article 23, § 1er, 1°, un deuxième feu blanc de même construction et de même intensité que ce feu de tête de mât.

§ 2. Lorsque deux ou plusieurs remorqueurs remorquent ou assistent ensemble un ou plusieurs bateaux, chacun d'eux doit montrer un troisième feu blanc, de même construction et de même intensité, placé au-dessous ou au-dessus des feux visés au § 1er.

§ 3. Les feux prescrits aux §§ 1er et 2 doivent être disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre de façon que le feu de dessous se situe à une hauteur d'au moins 2 m sur un bateau d'une longueur inférieure à 50 m et d'au moins 3 m sur un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 50 m.

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

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

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

§ 7. 1. Un bateau fluvial remorqué doit montrer un feu blanc clair visible de tous les côtés, à une hauteur d'au moins 4 m.

Un bateau fluvial remorqué d'une longueur supérieure à 110 m, doit montrer, à la même hauteur, deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière.

Le dernier bateau fluvial d'un convoi remorqué montrera en plus le feu de poupe.

2. Chaque bateau fluvial remorqué, doit montrer comme marque un ballon jaune, à l'endroit le plus visible.

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

1° un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés, placé à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un feu identique à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci;

2° un bicolore à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci.

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

Bateaux à voile

Art. 25. § 1er. Un bateau à voile d'une longueur de 20 m ou plus qui fait route doit montrer les feux de côté et le feu de poupe ainsi qu'au sommet du mât ou auprès de celui-ci, à l'endroit le plus visible, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert.

§ 2. Un bateau qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, un cône, la pointe en bas.

Bateaux en train de pêcher

Art. 26. Un bateau en train de pêcher doit montrer :

1° deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par le pointe; un bateau de longueur inférieure à 20 m peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

2° en outre lorsqu'il a de l'erre, les feux de côté et un feu de poupe.

**Onmanoeuvrerbaar, beperkt manoeuvreerbaar schip
en bijzondere transporten**

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

1° twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien en wanneer het vaart door het water loopt tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

2° twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

§ 2. Een beperkt manoeuvreerbaar schip moet voeren :

1° drie rondom zichtbare heldere lichten, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste licht moeten rood en het middenste licht moet wit zijn;

2° drie dagmerken, in verticale lijn, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste dagmerk moeten een bal en het middenste moet een ruit zijn;

3° aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere;

4° aan de zijde waar het vaarwater vrij is, daar waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere;

5° wanneer het vaart door het water loopt : tevens het toplicht of de toplichten, de zijdelichten en het heklicht;

6° wanneer ankers uitstaan, zodanig dat deze een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet de ligging ervan worden aangeduid door een gele drijver voorzien van een radarreflector en een rondom zichtbaar geel helder licht.

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

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

Bovenmaatse zeeschepen

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

1° behalve de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in verticale lijn;

2° een cylinder.

Loodsschepen

Art. 29. § 1. Een schip, bezig met de uitoefening van de loodsdiens, moet voeren :

1° aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;

2° wanneer het varende is tevens de zijdelichten en het heklicht;

3° wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten voorgeschreven onder 1°, de lichten of het dagmerk voorgeschreven voor een ten anker liggend schip.

§ 2. Een loodsschip, niet bezig met de uitoefening van de loodsdiens, moet de lichten of dagmerken voeren voorgeschreven voor een schip van zijn soort en lengte.

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

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

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

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

**Bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre,
bateau à capacité de manoeuvre restreinte
et transports exceptionnels**

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

1° à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement et lorsqu'il a de l'erre, également le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

2° à l'endroit le plus visible, deux ballons alignés verticalement.

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

1° à l'endroit le plus visible, trois feux clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement; les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

2° à l'endroit le plus visible, trois marques alignées verticalement; les marques supérieure et inférieure étant des ballons, celle du milieu un bicône;

3° du côté où le passage dans la voie navigable n'est pas libre, à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement, ou deux ballons alignés de la même façon;

4° du côté où le passage dans la voie navigable est libre, à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux bicônes superposés alignés de la même façon;

5° en outre lorsqu'il a de l'erre, le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

6° lorsque des ancrs sont mouillées et risquent de présenter un danger pour la navigation, leur position doit être indiquée par un flotteur jaune pourvu d'un réflecteur radar et d'un feu jaune clair, visible de tous les côtés.

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

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

Navires de grandes dimensions

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

1° outre les feux prescrits pour un bateau à propulsion mécanique, trois feux rouges puissants visibles de tous les côtés et alignés verticalement;

2° un cylindre.

Bateaux-pilotes

Art. 29. § 1er. Un bateau en service de pilotage doit montrer :

1° au sommet du mât, ou auprès de celui-ci, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

2° de plus lorsqu'il fait route, les feux de côté et le feu de poupe;

3° au mouillage, outre les feux prescrits au 1°, les feux ou la marque prescrits pour un bateau au mouillage.

§ 2. Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un bateau de sa catégorie et de sa longueur.

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

Art. 30. § 1er. Les bateaux au mouillage.

Un bateau au mouillage doit montrer à l'avant ou à l'endroit où le bateau est tenu par l'ancre active, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc clair, visible de tous les côtés ou un ballon, et à l'arrière ou à l'avant si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par l'ancre active, un second feu blanc de même construction et de même intensité, situé au moins 2 m plus bas que le premier.

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

§ 2. Gemeerde schepen.

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

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

1° Een schip dat aan de grond zit of gezonken is en elk ander obstakel voor de scheepvaart, moet voeren daar waar dit het best kan worden gezien :

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

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

2° Indien de omstandigheden ter plaatse van het schip of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid of het aan geen enkele zijde, aan één zijde of aan beide zijden kan worden voorbijgevoerd, moeten in plaats van de onder 1° bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd :

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

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

3° De dienst van het loodswezen kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de onder 1° en 2° voorgeschreven lichten en dagmerken;

4° Indien de lichten of de dagmerken niet door het schip of het obstakel zelf kunnen worden gevoerd, moeten zij worden aangebracht op een andere doelmatige wijze;

5° In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het schip of het obstakel worden aangeduid door betonnen volgens het I.A.L.A. maritiem betonningsstelsel voor zone A.

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

Bijzondere lichten en dagmerken

Art. 31. § 1. Een schip belast met een bijzondere politieopdracht kan zowel bij dag als bij nacht, behalve de lichten en de dagmerken voorgeschreven door dit reglement, een blauw flikkerlicht voeren.

Indien twee of meer dergelijke schepen dat blauw flikkerlicht voeren, is de tussen deze schepen gelegen zone voor de scheepvaart verboden.

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

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

1° twee heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn en niet met andere lichten kunnen worden verward;

2° een vlag met twee horizontale banen van gelijke breedte, de bovenste rood en de onderste wit, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar is. Deze vlag mag worden vervangen door twee vlaggen, waarvan de bovenste rood en de onderste wit is. De vlaggen mogen worden vervangen door borden van vermelde kleuren.

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

§ 2. Bateaux amarrés.

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

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

1° Un bateau échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation doit montrer à l'endroit le plus visible :

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

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

2° Si les conditions locales sont telles que le bateau ou l'obstacle doit indiquer qu'il ne peut être dépassé par aucun des deux côtés, ou par un des côtés seulement, ou par les deux côtés, il montrera en lieu et place des feux et des marques prévus au 1° :

a) du ou des côtés où le passage n'est pas libre : à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux ballons alignés de la même façon;

b) du ou des côtés où le passage est libre : à l'endroit le plus visible, deux feux verts clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux bicônes alignés de la même façon;

3° Le service de pilotage peut dispenser de l'obligation de montrer les feux et les marques prescrits au 1° et 2°;

4° Lorsque les feux ou les marques ne peuvent être montrés par le bateau ou l'obstacle même, ils doivent être exhibés d'une autre façon efficace;

5° Au lieu de signaler le bateau ou l'obstacle par les feux et les marques susmentionnés, il peut être signalé par un balisage conforme au système de balisage maritime A.I.S.M. pour la zone A.

§ 4. Les dispositions du présent article sont également d'application aux navires.

Feux et marques particuliers

Art. 31. § 1^{er}. Un bateau chargé d'une mission spéciale de police peut, outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement, tant de jour que de nuit, un feu bleu scintillant.

Si deux ou plusieurs de ces bateaux montrent ce feu bleu scintillant la zone située entre ces bateaux est interdite à la navigation.

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

§ 3. Les bateaux au mouillage, amarrés, échoués ou coulés, y compris les navires, exposés au danger de remous ou de succion occasionnés par le passage de bateaux, doivent montrer en sus des feux et des marques prescrits dans le présent règlement :

1° deux feux clairs, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux;

2° un pavillon composé de deux bandes horizontales de même largeur, la bande supérieure étant rouge et la bande inférieure blanche, hissé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons distincts, le pavillon supérieur étant rouge et le pavillon inférieur étant blanc. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux aux couleurs indiquées.

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

HOOFDSTUK IV. — Geluids- en lichtseinen

Begripsomschrijvingen

Art. 32. In dit reglement wordt verstaan onder:

- 1° fluit : elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;
- 2° korte stoot : een geluidssein van ongeveer één seconde duur;
- 3° lange stoot : een geluidssein van vier tot zes seconden duur.

Middelen voor geluidsseinen

Art. 33. § 1. Een schip met een lengte van 20 m of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok; een schip met een lengte van 100 m of meer moet tevens zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De fluit, de klok en de gong moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zodanig zijn gepaast dat de goede werking ervan niet nadelig wordt beïnvloed. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen, die dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

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

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

Manoeuvreer-, waarschuwings- en bijzondere seinen

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

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

Een klein schip mag, in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

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

Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis :

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

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

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

Deze verplichting geldt niet voor kleine schepen.

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

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

§ 2. Bijzondere geluidsseinen.

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

CHAPITRE IV. — Signaux sonores et lumineux

Définitions

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

- 1° sifflet : tout appareil capable d'émettre les sons brefs et prolongés prescrits;
- 2° son bref : un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
- 3° son prolongé : un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

Matériel de signalisation sonore

Art. 33. § 1^{er}. Un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doit être pourvu d'un sifflet et d'une cloche; tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 100 m doit, en plus, être pourvu d'un gong dont le son et le timbre ne peuvent pas être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé de manière à ce que l'efficacité n'en soit pas diminuée. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre dispositif ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'émettre manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Une petite embarcation n'est pas tenue d'avoir à bord les appareils de signalisation sonore prescrits au § 1^{er}, mais doit, dans ce cas, être équipée d'un autre dispositif capable d'émettre un signal sonore efficace.

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

Signaux de manoeuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers

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

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

Une petite embarcation peut émettre, dans ces mêmes circonstances, les signaux sonores susvisés.

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

Ces signaux lumineux ont la signification suivante :

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

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

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

Cette obligation n'est pas applicable aux petites embarcations.

Dans ces circonstances, un navire peut compléter ce signal sonore par un signal lumineux d'une série d'au moins cinq éclats très brefs et rapides émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés.

3. Un bateau fluvial à propulsion mécanique, sauf s'il s'agit d'une petite embarcation, doit émettre simultanément avec les signaux sonores des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune clair, visible de tous les côtés. Cette disposition n'est pas applicable aux coups de séries de coups de cloche et de gong.

§ 2. Signaux sonores particuliers.

1. Un bateau échoué, dont les appareils de propulsion sont en marche, doit en informer les bateaux qui s'approchent par quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

2. Een zeeschip, dat wordt geassisteerd of dat wordt gesleept, mag aan de sleepboten en deze mogen aan het zeeschip de volgende geluidsseinen geven :

- een korte stoot van het zeeschip om aan te geven : « De vóór-sleepboten moeten het voorschip stuurboord uittrekken » ;
- twee korte stoten van het zeeschip om aan te geven : « De vóór-sleepboten moeten het voorschip bakboord uit trekken » ;
- één korte stoot en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven : « De achtersleepboten moeten het achterschip bakboord uit trekken » ;
- twee korte stoten en één lange stoot van het zeeschip om aan te geven : « De achtersleepboten moeten het achterschip stuurboord uit trekken » ;
- een reeks korte stoten van het zeeschip om aan te geven : « De sleepboten moeten ophouden met trekken » ;
- een reeks korte stoten van het achtersleepboot om aan te geven : « het zeeschip komt te ver achterhuit » ;
- een reeks korte stoten van een vóórsleepboot om aan te geven : « Het zeeschip komt te ver vooruit » .

De sleepboten moeten het door het zeeschip gegeven geluidsein herhalen.

Geluidsseinen bij beperkt zicht

Art. 35. § 1. In of nabij een gebied met beperkt zicht moeten zowel overdag als bij nacht de onderstaande voorschriften in acht worden genomen.

§ 2. Door schepen die varende zijn :

1. Een werktuigelijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel dat vaart door het water loopt moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot geven.

2. Een werktuigelijk voortbewogen schip, een duwstel of een gekoppeld samenstel moet, wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stoten geven gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

3. Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een bovenmaats zeeschip, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij of een schip dat een ander schip sleept, moet als het varende is, in plaats van de seinen voorgeschreven onder 1 en 2, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten geven.

4. Een schip dat gesleept wordt of, ingeval meer dan één schip wordt gesleept, het laatste schip van de sleep moet, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door drie korte stoten geven. Indien mogelijk wordt dit sein gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

§ 3. Door ten anker liggende schepen :

een ten anker liggend schip moet, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden. Op een schip met een lengte van 100 m of meer wordt de klok geluid op het voorschip of daar waar het trekkend anker uit staat en wordt, onmiddellijk na het luiden van de klok, de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel geluid op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uit staat. Een ten anker liggend schip mag bovendien één korte, één lange en één korte stoot geven om een naderend schip te waarschuwen.

§ 4. Door aan de grond zittende schepen.

Een aan de grond zittend schip geeft het sein met de klok en, indien vereist, het sein met de gong, zoals voorgeschreven bij § 3 en bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok onmiddellijk voor en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Het schip mag daarenboven twee korte stoten gevolgd door één lange stoot geven.

§ 5. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij wanneer ten anker en een beperkt manoeuvreerbaar schip dat werkzaamheden uitvoert terwijl ten anker, moet, in plaats van de seinen voorgeschreven onder § 3, het sein geven voorgeschreven onder § 2, 3.

Aandachts- en waarschuwingseinen

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

2. L'échange de signaux sonores entre remorqueurs et navires de mer remorqués ou assistés peut s'effectuer comme suit :

- un son bref émis par le navire, pour dire : « Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur tribord » ;
- deux sons brefs émis par le navire, pour dire : « Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur bâbord » ;
- un son bref et un son prolongé émis par le navire, pour dire : « Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur bâbord » ;

— deux sons brefs et un son prolongé émis par le navire, pour dire : « Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur tribord » ;

— une série de sons brefs émis par le navire, pour dire : « Les remorqueurs doivent cesser de tirer » ;

— une série de sons brefs émis par un remorqueur arrière, pour dire : « Le navire recule trop » ;

— une série de sons brefs émis par un remorqueur avant, pour dire : « Le navire vient trop sur l'avant » .

Les remorqueurs doivent répéter le signal sonore que le navire émet.

Signaux sonores par visibilité réduite

Art. 35. § 1^{er}. Tant de jour que de nuit, dans ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les règles suivantes doivent être respectées.

§ 2. Par des bateaux faisant route :

1. Un bateau à propulsion mécanique, un convoi poussé ou une formation à couple, ayant de l'erre, émet un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

2. Un bateau à propulsion mécanique, un convoi poussé ou une formation à couple, émet, quant il est stoppé et qu'il n'a pas d'erre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

3. Un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre, un bateau à capacité de manœuvre restreinte, un navire de grandes dimensions, un bateau à voile, un bateau en train de pêcher ou un bateau qui en remorque un autre, émet en faisant route, au lieu des signaux prescrits aux alinéas 1^{er} et 2, un son prolongé suivi de deux sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

4. Un bateau remorqué, ou si plusieurs bateaux sont remorqués, le dernier bateau de la traine, fait entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Si possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal émis par le bateau remorqueur.

§ 3. Par des bateaux au mouillage :

un bateau au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un bateau de longueur égale ou supérieure à 100 m on doit sonner la cloche sur la partie avant du bateau ou à l'endroit où le bateau est tenu par son ancre active et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière ou sur l'avant du bateau, si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par son ancre active. Un bateau au mouillage peut en outre faire entendre un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref pour signaler sa position à un bateau qui s'approche.

§ 4. Par des bateaux échoués.

Un bateau échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, comme prescrit au § 3 et, de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et immédiatement après la sonnerie rapide de la cloche. Le bateau peut en outre émettre deux sons brefs suivis d'un son prolongé.

§ 5. Un bateau en train de pêcher qui est au mouillage ou un bateau à capacité de manœuvre restreinte en train d'effectuer des opérations alors qu'il est au mouillage, est tenu de faire entendre, au lieu des signaux prescrits au § 3, le signal prescrit au § 2, 3.

Signaux d'attention et d'avertissement

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

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

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

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

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

Noodseinen

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

- 1° een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- 2° een sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep... (S.O.S.) van de Morse Code;
- 3° een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord « MAYDAY »;
- 4° een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- 5° langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- 6° seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
- 7° een licht dan wel een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid;
- 8° reeksen klokklagen of herhaalde lange stoten.

HOOFDSTUK 5. — Duwvaart

Begripsomschrijvingen

Art. 38. §1. In dit reglement wordt verstaan onder :

- 1° duwstel : een hecht samenstel van schepen waarvan er ten minste één is geplaatst vóór de duwboot;
- 2° duwboot : een werktuiglijk voortbewogen schip dat deel uitmaakt van een duwstel en gebouwd of ingericht is om dit door duwen voort te bewegen.

§ 2. Behoudens waar afzonderlijke bepalingen voor duwstellen zijn gesteld wordt voor de toepassing van dit reglement een duwstel als één schip beschouwd.

Lichten voor duwstellen

Art. 39. § 1. Een duwstel met een lengte van meer dan 110 m of met een breedte van meer dan 12 m, dat varende is, moet voeren :

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

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

2. zijdelichten op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijkanten van het duwstel en op een hoogte van ten minste 2 m.

3. 1° drie heklichten op de duwboot in een horizontale lijn loodrecht op de lengte-as, telkens ongeveer 1,25 m uit elkaar, op een zodanige hoogte dat zij niet door een ander schip van het duwstel aan het zicht kunnen worden onttrokken;

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

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

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

§ 3. Il y a également lieu d'émettre un son prolongé comme avertissement, lorsqu'en raison de circonstances particulières il est nécessaire d'attirer l'attention en vue de prévenir un abordage.

§ 4. Au besoin, il y a lieu de répéter, à temps, les signaux prescrits dans cet article.

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

Signaux de détresse

Art. 37. Un bateau qui est en détresse et désire du secours, doit utiliser, montrer ou faire entendre, simultanément ou séparément, les signaux suivants :

- 1° un son continu produit par un appareil pour signaux de brume;
- 2° un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation et se composant du groupe... (S.O.S.) du Code Morse;
- 3° un signal radiotéléphonique consistant dans le mot « MAYDAY »;
- 4° un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- 5° des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- 6° des signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
- 7° un feu ou un pavillon ou tout autre objet approprié, agité circulairement;
- 8° des séries de coups de cloche ou des sons prolongés répétés.

CHAPITRE 5. — Poussage

Définitions

Art. 38. § 1er. Dans le présent règlement, on entend par :

- 1° convoi poussé : des bateaux solidement reliés entre eux dont un au moins est placé devant le pousseur;
- 2° pousseur : un bateau à propulsion mécanique faisant partie d'un convoi poussé et construit ou aménagé en vue de faire avancer ce convoi par poussage.

§ 2. Sauf dispositions spéciales prévues pour les convois poussés, un convoi poussé est considéré, pour l'application du présent règlement, comme une entité.

Feux des convois poussés

Art. 39. § 1er. Un convoi poussé d'une longueur de plus de 110 m ou d'une largeur de plus de 12 m, faisant route, doit montrer :

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

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

2. les feux de côté sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, à 1 m au plus en deçà des flancs du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m.

3. 1° trois feux de poupe sur le pousseur dans une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, distants de 1,25 m environ se trouvant à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être soustraits à la vue par un autre bateau du convoi poussé;

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

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

HOOFDSTUK 6. — *Bepalingen voor kleine schepen*

Toepassing

Art. 40. Dit hoofdstuk bevat de afwijkende bepalingen voor kleine schepen.

Lichten en dagmerken

Art. 41. § 1. Een klein werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, moet voeren :

1^o een toplicht. Dit licht moet echter een helder licht zijn. Dit licht mag op het voorschip dan wel achterlijker zijn geplaatst. Het moet ten minste 1 m hoger dan de zijdelichten zijn aangebracht, maar het mag lager dan 2 m boven de romp zijn geplaatst;

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

3^o een heklicht. Dit licht mag worden weggelaten indien het onder 1^o bedoelde toplicht vervangen wordt door een rondom zichtbaar wit helder licht.

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

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

§ 4. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langzijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Die verplichting slaat niet op de bijboten.

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

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

2^o hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst aan of nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;

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

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

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

§ 8. Een klein schip behoeft de voorgeschreven dagmerken niet te voeren, behalve de bij artikel 25, § 2 voorgeschreven kegel die van kleinere afmetingen mag zijn.

§ 9. Een klein schip, met uitzondering van een zeilplank, moet zijn voorzien van een deugdelijke radarreflector; bij zeilschepen moet deze worden gevoerd ten minste 4 m boven het wateroppervlak en, bij werktuiglijk voortbewogen schepen zo hoog mogelijk boven de opbouw.

Vaarregels

Art. 42. § 1. Wanneer twee kleine schepen ongeacht de wijze van voortstuwing, elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat moet het schip dat de stuurboordzijde van het vaarwater houdt zijn weg vervolgen en moet het andere uitwijken.

§ 2. Wanneer een werktuiglijk voortbewogen klein schip, een door spierkracht voortbewogen klein schip of een zeilschip met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in § 1 :

1^o het werktuiglijk voortbewogen klein schip uitwijken voor het andere klein schip;

CHAPITRE 6. — *Dispositions relatives aux petites embarcations*

Application

Art. 40. Le présent chapitre prévoit les dispositions dérogatoires relatives aux petites embarcations.

Feux et marques

Art. 41. § 1er. Une petite embarcation à propulsion mécanique, faisant route, doit montrer :

1^o un feu de tête de mât. Ce feu doit toutefois être clair. Ce feu peut être placé sur l'avant du bateau ou plus en arrière. Il doit être installé à 1 m au moins au-dessus des feux de côté mais sa hauteur par rapport au plat-bord du bateau peut être inférieure à 2 m;

2^o les feux de côté. Ces feux doivent être situés à la même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils ne doivent pas se trouver à l'arrière du feu de tête de mât. Du côté intérieur du bateau ils doivent être munis d'écrans de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du bateau;

3^o un feu de poupe. Ce feu peut être supprimé si le feu de tête de mât visé au 1^o est remplacé par un feu blanc clair, visible de tous les côtés.

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

§ 3. Une petite embarcation à propulsion mécanique, qui ne remorque ou ne mène à couple que des petites embarcations doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Une petite embarcation remorquée ou remorquée à couple doit montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc clair, visible de tous les côtés. Cette obligation ne concerne pas les canots de service.

§ 5. Un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route, doit montrer :

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

2^o soit les feux de côté et un feu de poupe, combinés en un seul fanal, placé sur la tête du mât ou à proximité de celle-ci, de telle sorte qu'il soit visible sur tout l'horizon;

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

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

§ 7. Une petite embarcation au mouillage ou amarrée doit, à moins qu'elle soit suffisamment éclairée par les lumières de la rive, montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

§ 8. Une petite embarcation n'est pas tenue de montrer les marques prescrites, sauf le cône prescrit à l'article 25, § 2, lequel peut être de plus petites dimensions.

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

Règles de conduite

Art. 42. § 1er. Quand deux petites embarcations, peu importe le moyen de propulsion, s'approchent l'une de l'autre de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, celle qui tient le côté tribord de la voie navigable doit poursuivre sa route et l'autre doit s'écarter.

§ 2. Lorsqu'une petite embarcation à propulsion mécanique ou une petite embarcation mue par la force musculaire ou un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu, sauf pour le cas prévu au § 1er :

1^o pour la petite embarcation à propulsion mécanique, de s'écarter de la route de l'autre;

2° het door spierkracht voortbewogen klein schip uitwijken voor het zeilschip met een lengte van minder dan 20 m.

§ 3. Wanneer, behoudens in het geval genoemd in § 1 :

1° twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen zodanig recht of bijna recht tegen elkaar insturen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten beide naar stuurboord uitwijken zodat ze elkaar aan bakboord voorbijvaren;

2° de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen kleine schepen elkaar zodanig kruisen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken.

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

§ 5. Indien twee zeilschepen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, gelden, behoudens in het geval genoemd in § 1, onderstaande regelen :

1° wanneer beide schepen over verschillende boeg liggen, moet het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;

2° wanneer beide schepen over dezelfde boeg liggen, moet het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;

3° wanneer een schip over stuurboordboeg ligt en aan zijn loefzijde een schip ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt moet het voor laatstgenoemd schip uitwijken.

HOOFDSTUK 7. — Diverse bepalingen

Verplichting tot wacht houden

Art. 43. § 1. Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen daarvan ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip een persoon aanwezig zijn die de wacht houdt en die, bij aanroepen door een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van dit reglement, verplicht is antwoord te geven.

§ 2. Tenzij door of vanwege de dienst van het loodswezen ontheffing wordt verleend, moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip uitgerust met een marifooninstallatie de bij het eerste lid genoemde of een andere persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde overheid daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij oproepen door of vanwege de dienst van het loodswezen daarop antwoord geven.

Meldingsplicht

Art. 44. § 1. De kapitein of schipper moet onverwijld aan de Antwerpse waterschout melden :

a) dat zijn schip

1° aan de grond is geraakt of gezonken;

2° in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan dan wel zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;

3° een boei, baken of kunstwerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;

4° lading, brandstof of voorwerpen heeft verloren, of dreigt te verliezen;

5° brand aan boord heeft;

6° zodanige schade heeft opgelopen dat de manoeuvreerbaarheid ervan of de veiligheid daardoor wordt beïnvloed, dan wel

b) dat hij een hindernis in het vaarwater heeft aangetroffen.

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

Bijzondere transporten

Art. 45. § 1. Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de overheid die de Beneden-Zeeschelde beheert.

§ 2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

Bijzondere gebeurtenissen

Art. 46. § 1. Zonder vergunning van de Antwerpse waterschout is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een vergelijkbare gebeurtenis te houden.

§ 2. Aan de toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

2° pour la petite embarcation mue par la force musculaire, de s'écarter de la route du bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m.

§ 3. Sauf pour le cas visé au § 1er :

1° lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord l'une de l'autre;

2° lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, celle qui voit l'autre sur tribord doit s'écarter de la route de celle-ci.

§ 4. Lorsqu'une petite embarcation est tenue, conformément aux dispositions d'un des paragraphes précédents, de s'écarter de la route d'un autre bateau, il doit s'en écarter en temps utile en venant sur tribord et, si les circonstances le permettent éviter de croiser sa route sur l'avant.

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

1° Quand ces bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

2° quand ces bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

3° Quand un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de ce dernier.

CHAPITRE 7. — Dispositions diverses

Obligations de garde

Art. 43. § 1er. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué doit avoir à bord une personne qui assure la garde et qui doit répondre à tout appel d'un fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

§ 2. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué, équipé d'une installation de mariphonie, doit avoir à bord une personne, soit celle visée au § 1er, soit toute autre personne qui doit rester à l'écoute sur un canal de mariphonie indiqué à cet effet par l'autorité compétente, afin de répondre à tout appel émanant du service du pilotage.

Devoir d'informer

Art. 44. § 1er. Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai au commissaire maritime d'Anvers :

a) que son bateau

1° s'est échoué ou a coulé;

2° a touché un autre bateau provoquant ainsi des dégâts matériels importants ou des dommages corporels;

3° a abordé, déplacé ou endommagé une bouée, une balise ou un ouvrage d'art;

4° a perdu ou risque de perdre sa cargaison, son combustible ou des objets;

5° a un incendie à bord;

6° a subi de tels dommages que sa manoeuvrabilité ou sa sécurité s'en trouve influencée, ou

b) qu'il a rencontré un obstacle dans la voie navigable.

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

Transports exceptionnels

Art. 45. § 1er. Un transport exceptionnel ne peut naviguer sans l'autorisation de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Événements particuliers

Art. 46. § 1er. Sans l'autorisation du commissaire maritime d'Anvers il est interdit d'organiser des événements sportifs, des fêtes nautiques ou tout autre événement similaire.

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Aanwijzingen, bevelen en berichten
van tijdelijke aard

Art. 47. § 1. Kapiteins en schippers zijn verplicht de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard op te volgen welke in bijzondere gevallen, met betrekking tot de doorvaart worden gegeven door de Antwerpse waterschout, de dienst van het loodswezen en door de ambtenaren van de overheid die de Beneden-Zeeschelde beheert, in het belang van de veiligheid der schepen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.

§ 2. Onder de in § 1 genoemde aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard wordt mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart opgenomen in de kennisgevingen gepubliceerd door de dienst van het loodswezen en, zo nodig, opgenomen in het *Bericht aan de Schipperij*.

HOOFDSTUK 8. — *Eindbepalingen*

Verplichting tot aan boord hebben
van reglement en zeekaart

Art. 48. Aan boord van elk schip, met uitzonder van een open klein schip, moeten aanwezig zijn :

- 1° een bijgewerkt exemplaar van dit reglement;
- 2° de bijgewerkte, meest recente uitgave van de officiële zeekaart van de Beneden-Zeeschelde.

Deze moeten op eerste aanvraag van een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van het reglement, ter inzage worden gegeven.

Toezicht op de naleving van het reglement

Art. 49. § 1. De Antwerpse waterschout, en de agenten van de zeevaartpolitie zien toe dat dit reglement wordt nageleefd.

§ 2. In de toegangseuvelen tot de sluisen oefenen, benevens de bevoegde overheden van de stad Antwerpen, de in § 1 genoemde ambtenaren het toezicht uit op de naleving van dit reglement.

Voor de toepassing van artikel 47 handelen deze laatsten echter uitsluitend op verzoek van de bevoegde overheden van de stad Antwerpen.

§ 3. Voor de toepassing van § 2 worden als toegangseuvel tot de sluis beschouwd :

- 1° wat de Zandvlietsluis en de Berendrechtsluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht;
- 2° wat de Boudewijn- en de Van Cauwelaertsluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en een lijn getrokken van een roodwitte paal opgesteld op de westelijke punt van de noordelijke oever van de ingang tot de Boudewijnsluis, naar het groene licht opgesteld op het hoofd van de zuidelijke dukdalvenrij aan de ingang tot de Van Cauwelaertsluis en vandaar naar de westelijke punt van de zuidelijke oever van de ingang tot deze laatste sluis;
- 3° wat de Kallosluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht.
- 4° wat de Royerssluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en de rechte lijn getrokken tussen de uiteinden, aan de stroomzijde, van de twee staketsels;
- 5° wat de Kattendijksluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de stroomzijde en de raaklijn getrokken in de verlenging van de kaaimuren.

Opheffingsbepaling

Art. 50. Het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juni 1987, wordt opgeheven.

Art. 51. Het koninklijk besluit van 27 januari 1992 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde wordt ingetrokken.

Inwerkingtreding

Art. 52. Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

Uitvoering

Art. 53. Onze Minister van Verkeerswezen en van Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en van Overheidsbedrijven,

G. COËME

Directives, injonctions et avis
à caractère temporaire

Art. 47. § 1er. Tout capitaine ou patron est obligé d'obtempérer aux directives et aux injonctions à caractère temporaire données, dans certains cas particuliers par le commissaire maritime d'Anvers, par le service du pilotage et par les fonctionnaires de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur, dans l'intérêt de la sécurité des bateaux et de la navigation ainsi qu'en vue de protéger l'infrastructure.

§ 2. Il faut également entendre par directives et injonctions à caractère temporaire visées au § 1er, les avis aux navigateurs publiés par le service du pilotage, et au besoin, repris dans l'*Avis à la Batellerie*.

CHAPITRE 8. — *Dispositions finales*

Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement
ainsi qu'une carte marine

Art. 48. A bord de tout bateau, à l'exception d'un petit bateau non ponté, doivent se trouver :

- 1° un exemplaire mis à jour du présent règlement;
- 2° une carte marine officielle de la plus récente édition, entièrement mise à jour, de l'Escaut maritime inférieur.

Ces documents doivent être présentés à la première demande du fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

Contrôle sur l'observation du règlement

Art. 49. § 1er. Le commissaire maritime d'Anvers, et les agents de la police maritime veillent à l'observation du présent règlement.

§ 2. Dans les chenaux d'accès aux écluses, sont chargés de veiller à l'observation du présent règlement, outre les autorités compétentes de la ville d'Anvers, les fonctionnaires visés au § 1er.

Pour l'application de l'article 47, des derniers n'interviennent qu'à la demande des autorités compétentes de la ville d'Anvers.

§ 3. Pour l'application du § 2 sont considérés comme chenal d'accès à l'écluse :

- 1° pour les écluses de Zandvliet et de Berendrecht : le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;
- 2° pour les écluses Baudouin et Van Cauwelaert : le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et une ligne tracée à partir d'un poteau rouge et blanc dressé sur la pointe ouest de la rive nord de l'entrée de l'écluse Baudouin, en direction du feu vert monté au sommet de la rangée sud des ducs d'albe placés à l'entrée de l'écluse Van Cauwelaert, et, à partir de là, vers la pointe ouest de la rive sud de l'entrée de cette dernière écluse;
- 3° pour l'écluse de Kallo : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;
- 4° pour l'écluse de Royers : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite reliant les extrémités des deux estacades du côté du fleuve;
- 5° pour l'écluse de Kattendijk : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve et la tangente tracée dans le prolongement des murs de quai.

Disposition abrogatoire

Art. 50. L'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1987, est abrogé.

Art. 51. L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur est rapporté.

Entrée en vigueur

Art. 52. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

Exécution

Art. 53. Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 septembre 1992.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,

G. COËME