

Port de Bruxelles
Haven van Brussel
Redersplein 6, 1000 Brussel

GEWESTELIJKE POLITIEVERORDENING VOOR HET KANAAL EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

Bijlage van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 2010

ALGEMENE POLITIEVERORDENING VOOR HET HAVENDOMEIN VAN BRUSSEL

1. ALGEMENE BEPALINGEN

1.1. Toepassingsgebied

1.2. Definities

2. BEPALINGEN INZAKE BEHANDELING EN OPSLAG VAN GOEDEREN IN HET HAVENDOMEIN

2.1. Algemene bepalingen

2.2. Gevaarlijke en vervuilende stoffen

2.3. Het gebruik van elektrische leidingen en hijs- en hefwerktuigen

3. BEPALINGEN INZAKE HET IN- EN ONTSCHEPEN VAN PASSAGIERS

4. BEPALINGEN INZAKE DE TOEGANKELIJKHEID VAN HET HAVENDOMEIN EN HET KANAAL

5. BEPALINGEN INZAKE TECHNISCHE DIENSTPRESTATIES EN PRESTATIES OP HET KANAAL : LOODSEN, SLEPEN, AANMEREN EN AFVAREN VAN SCHEPEN

5.1. Begeleiding van de scheepvaart

5.2. Varen in het havengebied

5.3. Gebruik van sleepboten

5.4. Aanleggen, aanmeren, afvaart en aangelegde schepen

5.5. Drijvende voorwerpen, gezonken vaartuigen en voorwerpen onder water, vaartuigen en voorwerpen die de scheepvaart hinderen

5.6. Bunkeren

5.7. Uitvoeren van onderhouds- en herstellingswerken

6. BIJZONDERE BEPALINGEN INZAKE DE VOORWAARDEN WAARAAN PERMANENT IN HET HAVENDOMEIN VAN BRUSSEL AANGEMEERDE SCHEPEN MOETEN VOLDOEN

6.1. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok

6.2. Permanent aangemeerde schepen langs de Kanaaldijk te Anderlecht.

7. BESCHERMING VAN HET MILIEU, DE INTEGRITEIT, DE VEILIGHEID EN DE GEZONDHEID IN HET HAVENDOMEIN EN DE KANAALZONE

7.1. Instandhouden van de haveninfrastructuur

7.2. Veiligheid, gezondheid, hygiëne en milieu

7.3. Uitoefenen van diverse activiteiten

GEWESTELIJKE POLITIEVERORDENING VOOR HET HAVENDOMEIN VAN BRUSSEL

1. ALGEMENE BEPALINGEN

1.1. TOEPASSINGSGEBIED

Art. 1. Dit reglement is van toepassing in het havendomein van Brussel, zoals bepaald in artikel 6 van dit reglement.

1.2. DEFINITIES

Art. 2. Onder « kapitein » wordt verstaan iedere persoon die met het bevel van het schip is belast, of die er het bevel over voert (eventueel ad interim).

Art. 3. Onder « verantwoordelijke van een schip » wordt verstaan, de reder of de eigenaar, de bevrachter, de kapitein of de persoon die als mandataris van een van hen handelt.

Art. 4. § 1. Onder « schip » wordt verstaan, elk zee – of binnenvaartuig, inbegrip van kleine vaartuigen en veerponten, alsmede drijvende werktuigen.

§ 2. Onder « tankschip » wordt verstaan, een schip, en meer bepaald een zeeschip dat is gebouwd of geschikt is gemaakt voor het bulkvervoer van gevaarlijke vloeibare en/of gasladingen, die als zodanig zijn vermeld en opgenomen in de wetboeken van de Internationale Maritieme Organisatie.

§ 3. Onder « tanklichter » wordt verstaan, een schip, en meer bepaald een binnenschip dat is gebouwd of geschikt is gemaakt voor het bulkvervoer van gevaarlijke vloeibare en/of gasladingen, die als zodanig zijn vermeld en opgenomen in het « Transportreglement van gevaarlijke stoffen op de Rijn », het reglement over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

§ 4. Onder « opgelegd schip » wordt verstaan een schip dat tijdelijk of definitief uit de vaart is gehaald.

Art. 5. Onder « aanmeerlijnen » worden verstaan, trossen, stalen kabels en kettingen die worden gebruikt om het schip op z'n aanlegplaats te houden.

Art. 6. Onder « havendomein » of « haven » wordt verstaan, wateroppervlakten, wegen, kaaien, terreinen, bruggen, opslagruimten, magazijnen en haveninrichtingen gelegen op de perimeter zoals vastgesteld in punt 4 van de inleiding van het bestek vastgesteld door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1993 ter invoering van het Bestek waaraan de Haven van Brussel is onderworpen.

Art. 7. Onder « bunkeren » wordt verstaan, de bevoorrading van bunkerbrandstof.

Art. 8. § 1. « Gevaarlijke stoffen » zijn :

1° De stoffen zoals vermeld in het « International Maritime Dangerous Goods Code » (« IMDG-code »);

2° De gevaarlijke vloeistoffen uit hoofdstuk 17 van het « International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk » (« IBC-code »);

3° De vluchtige gassen uit hoofdstuk 19 van het « International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk » (« IGC-code »);

4° Stoffen voor het vervoer waarvan passende omstandigheden zijn bepaald overeenkomstig de paragraaf 1.1.3.

van de IBC-code of paragraaf 1.1.6. van de IGC-code;

5° De vaste stoffen zoals bepaald in bijlage B van het bijzondere wetboek met de praktische regels inzake de veiligheid van vaste en bulkkladingen van de « Internationale Maritieme Organisatie ».

6° Stoffen zoals bepaald door het « reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn » (« ADNR »).

§ 2. « Vervuilende stoffen » zijn :

1° de categorieën koolwaterstoffen zoals vermeld in bijlage I van de MARPOL overeenkomst;

2° de schadelijke vloeibare stoffen zoals vermeld in bijlage II van de MARPOL overeenkomst;

3° de schadelijke stoffen zoals vermeld in bijlage III van de MARPOL overeenkomst.

Art. 9. Onder « de vennootschap » wordt verstaan de publiekrechtelijke vennootschap « Haven van Brussel », opgericht door de Ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met maatschappelijke zetel te 1000 Brussel, Redersplein 6.

Art. 10. § 1. Onder « havenkapitein » wordt verstaan de persoon die beschikt over het statuut bepaald door de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins en wiens bevoegdheden in artikel 6 van die wet staan vermeld.

§ 2. Worden beschouwd als « vertegenwoordigers van de havenkapitein » uitsluitend tot toepassing van onderhavige gewestelijke politieverordening : de haveninspecteurs en de scheepsbestuurders die deel uitmaken van de vennootschap (varend personeel) die in de vennootschap zijn tewerkgesteld.

§ 3. De « Kapiteinsdienst » is de havendienst ingesteld door de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins, die voor rekening van en onder het bevel van havenkapitein ermee is belast alle maatregelen te nemen tot handhaving van de openbare orde, de rust en de veiligheid van de havenactiviteiten zoals :

1° de regelgeving inzake de behandeling en de opslag van goederen, het inschepen en ontschepen van passagiers;

2° de regelgeving inzake toegang tot het havendomein en autoverkeer binnen het havendomein;

3° de bescherming van het milieu, de integriteit en de veiligheid van het havengebied.

Art. 11. Onder « havenloods » wordt verstaan ieder persoon die voor een erkende loodsdienst werkt en die als taak heeft het aan- en afmeren van schepen.

Art. 12. Onder « het Becodok » wordt verstaan het watervlak tussen Sainctelette- en Redersbrug alsook de Aken- en Materialenkaai.

Art. 13. Onder « woonschip » wordt verstaan een schip dat als woning, kantoor, hotel, restaurant of plaats voor culturele, recreatieve of sociale ontmoetingen dienst doet, of nog een schip dat als atelier of opslagplaats dient, alsook bestemd is voor het vervoer van goederen of personen, dat meer dan 30 dagen is aangelegd, zonder dat het meer dan 500 meter is verplaatst.

2. BEPALINGEN INZAKE BEHANDELING EN OPSLAG VAN GOEDEREN IN HET HAVENGEBIED

2.1. ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 14. De goederenbehandelaars en operatoren van terminals moeten de Kapiteinsdienst vooraf de exacte ligplaats van het schip en het type geladen of geloste goederen meedelen.

Art. 15. De kapitein van een schip dat langs de kaai laadt of lost moet de delen van de kaai die naar het schip leiden zo vaak als nodig schoonmaken. Restanten en samen geveegd stof mag niet in de waterweg of in de riolering gestort worden.

Art. 16. De betrokken goederenbehandelaar moet het afval en wat na het laden en lossen van de lading en verpakking overblijft verwijderen. Afval of opveegsel moet selectief worden verwijderd, overeenkomstig de terzake geldende wettelijke bepalingen.

Art. 17. Het is verboden opslagruimten, goederenmagazijnen, technische installaties van de Haven van Brussel of kelders, met open lichtbronnen, vuur of voorwerpen die vuur kunnen produceren, te betreden.

Art. 18. § 1. De Kapiteinsdienst mag steeds de plaatsen bepalen waar vrachtwagens en andere voertuigen zich op de parkeerstroken of kaaien moeten parkeren.

§ 2. Wanneer een vrachtwagen of ander geparkeerd voertuig het verkeer hindert, wanneer wordt geweigerd een vrachtwagen of voertuig te verplaatsen, of wanneer de overtreder niet ter plaatse is, mag de Kapiteinsdienst de vrachtwagen of het voertuig laten verplaatsen.

Art. 19. Het is verboden voorwerpen, ongeacht de aard ervan, neer te leggen of achter te laten en voertuigen te parkeren, met uitzondering van mobiele kranen die tijdelijk worden gebruikt voor het laden en lossen van schepen, op minder dan 1,60 meter van de sporen voor spoorvoertuigen of voor kranen. Deze afstand wordt gemeten vanaf de buitenkant van de sporen, op de rijwegen van de kaaien.

Art. 20. Voor het laden en lossen van de schepen in het havengebied moet beroep te worden gedaan op dokwerkers overeenkomstig de wet van 8 juni 1972 inzake de regeling van de havenarbeid.

Art. 21. Personen die in het havendomein goederen laden, lossen of vervoeren moeten alle nodige beschermings- en veiligheidsmaatregelen nemen om ongevallen, vernieling of vervuiling te voorkomen. Ze zullen zich daarom moeten schikken naar de bevelen en bijzondere voorwaarden van de Kapiteinsdienst.

2.2. GEVAARLIJKE EN VERVUILENDE STOFFEN

Art. 22. Het laden en lossen van gevaarlijke en/of vervuilende stoffen in bulk op andere plaatsen dan die die daar speciaal door de Kapiteinsdienst voor zijn ingericht en voorbehouden is verboden, behoudens schriftelijke toestemming van de havenkapitein.

Art. 23. Bij het laden of lossen van gevaarlijke stoffen in bulk is het verboden andere verpakte ladingen in diezelfde zone te laden of te lossen.

Art. 24. Het ontgassen is enkel toegestaan op daartoe door de Kapiteinsdienst aangeduide plaatsen en mits naleving van de door hem bepaalde voorwaarden.

2.3. HET GEBRUIK VAN ELEKTRISCHE LEIDINGEN EN HIJS- EN HEFWERKTUIGEN

Art. 25. Het is verboden elektrische leidingen en kraanbanen die eigendom zijn van de vennootschap te gebruiken zonder schriftelijke toestemming van deze laatste.

Art. 26. Het is verboden :

1. goederen in bulk te laden en te lossen boven de elektrische leidingen voor kranen zonder deze leidingen correct te hebben afgedekt;

2. de goede werking van de elektrische leidingen voor kranen te hinderen;
3. hinderende ladingen of goederen op elektrische leidingen voor kranen neer te leggen, ongeacht de aard ervan.

Art. 27. § 1. De verplaatsing van drijvende hijs- en hefwerktuigen en van mobiele kranen moet vooraf aan de Kapiteinsdienst worden gemeld. Ook uur en plaats van vertrek en aankomst van de kraan, en het traject dat zal worden afgelegd, moeten worden meegedeeld.

§ 2. De verplaatsing van mobiele kranen mag enkel langs de kaaien gebeuren. Buiten deze zone mogen de mobiele kranen enkel onder begeleiding worden verplaatst.

Art. 28. De drijvende hijs- en hefwerktuigen mogen enkel langs schepen aanmeren, die aan petroleuminstallaties of speciaal voor de behandeling van gevaarlijke stoffen ingerichte aanlegplaatsen liggen aangemeerd, mits schriftelijke toestemming van de havenkapitein.

Art. 29. § 1. De Kapiteinsdienst mag indien nodig, gelasten een hijs- en hefwerktuig te verplaatsen.

§ 2. Wanneer weeromstandigheden de veiligheid in het havendomein in gevaar brengen mag de Kapiteinsdienst alle activiteit waarvoor kranen nodig zijn tijdelijk onderbreken.

3. BEPALINGEN INZAKE HET IN- EN ONTSCHEPEN VAN PASSAGIERS

Art. 30. § 1. De havenuitrustingen voor het inschepen en ontschepen van passagiers die door de vennootschap worden beheerd, omvatten van stroomop- naar stroomafwaarts :

de steiger van het Becodok,

de trap van de Akenkaai rechts van Citroën,

de Heembeekkaai, en dit tijdelijk tot wanneer de nieuwe toerusting voorhanden zal zijn,

elke andere door de Kapiteinsdienst voor dat soort operaties toegestane plaats,

§ 2. Deze installaties zijn voor alle gebruikers toegankelijk, onder voorbehoud van wat onder § 3. van onderhavig artikel is vermeld en mogen bovendien watersportactiviteiten door taxiboten en door boten die worden ingezet voor een opdracht van openbare dienstverlening worden gebruikt voor activiteiten op het water.

§ 3. Voor elk gebruik van die havenuitrustingen moet vooraf de toelating van de Kapiteinsdienst worden aangevraagd, ongeacht of het gaat om het aanleggen, aanmeren of stilleggen van een schip. De door de vennootschap erkende operatoren van cruises/excursies hoeven deze toelatingen niet aan te vragen maar ze zullen enkel mogen aangemeerd liggen voor de tijd die nodig is voor het in- en ontschepen van hun passagiers.

De door de vennootschap, via de Kapiteinsdienst, uitgereikte toelating is afhankelijk van :

a. het voorleggen van volgende elementen :

naam van het schip of de boot met vaarvergunning(en),

recent verzekeringsattest,

naam en bevoegdheid van de kapitein of van de eigenaar,

inschrijvingsattest van het schip of de boot.

b. verenigbaarheid van het schip met de haveninrichtingen die het wenst te gebruiken.

De toegang tot de voormelde havenuitrustingen is strikt verboden voor personen die geen rechtstreekse band hebben met de schepen die er zullen aanmeren of stilliggen.

Art. 31. De door de schepen gebruikte ligplaatsen worden, ongeacht de duur van hun aanwezigheid, door de Kapiteinsdienst bepaald en toegewezen. De schepen zullen normaal langs de steigers moeten aanleggen. Het aanmeren van twee schepen naast mekaar is, ook zonder passagiers, verboden. Afwijkingen zijn mogelijk voor de voorhaven waar de waterweg breder is : de Kapiteinsdienst zal ze geval per geval behandelen.

Art. 32. Het tussenstopprogramma, en dus ook de reservering van de uitrustingen, wordt door de Kapiteinsdienst opgesteld. De gebruikers dienen hun aanvraag om een bepaalde uitrusting te gebruiken, voldoende lang op voorhand aan te vragen en dienen het opgelegde programma te respecteren.

De reserveringen van de uitrustingen gebeuren in de volgorde waarin de Kapiteinsdienst de aanvragen ontvangt.

De Kapiteinsdienst zal de toegang tot de havenuitrustingen om volgende redenen kunnen weigeren :

onverenigbaarheid van het schip met de structuur van het werk;

niet-naleven van de bepalingen van dit reglement en van die inzake zee- en binnenvaart;

iedere reden van algemeen belang of geval van overmacht.

Om diezelfde redenen zal de Kapiteinsdienst ook zonder vooropzeg en zonder schadeloosstelling, een einde kunnen maken aan een gebruiks- of aanlegtoelating.

Art. 33. Zeevaarders of schippers dienen respect te betonen voor de haveninrichtingen die ze onder hun volledige verantwoordelijkheid gebruiken. Ze dienen er steeds en in alle omstandigheden op toe te zien dat hun schip, zijn bemanning en zijn passagiers geen schade berokkenen aan kunstwerken en andere schepen, en de uitbating van de havenuitrustingen niet hinderen.

Art. 34. De kapitein van het schip zal alle regels naleven inzake veilig onthaal van het publiek. Indien het schip geen toelating heeft om stil te liggen, of indien het aanmeren van verschillende schepen langs het kunstwerk niet mogelijk is, zal slechts een schip per operatie de installaties mogen gebruiken en zal het het kunstwerk zo snel mogelijk moeten vrijmaken om andere schepen te laten aanmeren.

De toegang van passagiers tot de pontons voor het inschepen is enkel toegelaten na het aanmeren van het schip en nadat alle passagiers die het moeten verlaten zijn ontscheept.

Art. 35. Brandstofbevoorrading is op alle havenuitrustingen verboden. De Kapiteinsdienst kan echter afwijkingen toestaan. Schippers zullen daarentegen wel water en elektriciteit kunnen gebruiken, wanneer deze voorhanden is, en die eventueel ter beschikking zullen worden gesteld mits naleving van de uitreikingsvoorwaarden.

Deze uitreiking kan worden geweigerd in geval van betwisting, inbreuk, ontbreken van aanlegtoelating, technische installaties van het schip die niet compatibel zijn of niet voldoen, of het niet-naleven van de bepalingen van deze verordening. Bovendien kan er geen enkele aansluiting gebeuren, of kan er geen water of elektriciteit worden afgenomen, bij afwezigheid van de verantwoordelijke van het betreffende schip.

Art. 36. Het is formeel verboden puin, afval, ongezonde vloeistoffen of andere stoffen op de aanlegsteiger of in het kanaal te gooien. Het is bovendien verboden om wat dan ook te storten op het terrein van de haveninrichtingen, zelf voorlopig.

Operatoren en de vennootschap kunnen echter wel overeenkomsten inzake afvalophaling afsluiten.

Art. 37. Gebruikers mogen in geen geval de hen ter beschikking gestelde installaties wijzigen. Ze dienen beschadigingen of anomalieën die ze vaststellen zo snel mogelijk aan de Kapiteinsdienst te melden, ongeacht of zij daarvan de oorzaak zijn.

4. BEPALINGEN INZAKE DE TOEGANKELIJKHEID VAN HET HAVENDOMEIN

Art. 38. Niemand mag zonder voorafgaande toestemming van de vennootschap :

- a) het havendomein privaat bezetten of gebruiken;
- b) werken in het havendomein uitvoeren;
- c) een recreatieve, sportieve of toeristische manifestatie op het havendomein uitvoeren.

Art. 39. De publieke kaai bestaat uit de terreinstrook die het in concessie gegeven goed van de kaaimuur scheidt en waarvan de breedte in de bijzondere clausules van de concessieakte staat vermeld.

De publieke kaai is voorbehouden voor het inrichten en het gebruik van overslaginstallaties, spoorwegen en andere toegangswegen tot de kaai en tot de installaties van de gebruikers van de concessieverlener.

Art. 40. § 1. De Kapiteinsdienst controleert de toegang tot het havendomein.

§ 2. De toegang tot de kaaien in het havendomein is voorbehouden voor personen met een toegangskaart die door de havenkapitein, conform de door hem bepaalde voorwaarden is uitgereikt, of voor personen met een werkkaart die door de havenkapitein is uitgereikt aan havenarbeiders en personen die om beroepsredenen in het havendomein moeten zijn.

§ 3. Het gebruik van de openbare weg binnen het havendomein, die is voorbehouden voor laad- en losplaatsen, moet steeds mogelijk zijn.

§ 4. De gebruikers die op het havendomein toegelaten zijn moeten er na hun aanwezigheid over waken dat hekkens, poorten en baren die ze geopend hadden om binnen te treden, opnieuw goed op slot zijn.

§ 5. Wanneer betreding van het havendomein sleutels, badges of toegangscode vereist, moet de gebruiker die toestemming heeft, deze voorafgaandelijk aan de Kapiteinsdienst aanvragen.

Art. 41. De kapitein van een schip moet erop toezien dat geen enkel onbevoegd persoon aan boord van de schepen of in de omgeving van de kaaien wordt toegelaten.

Art. 42. § 1. De kapitein van een schip mag op de kaaien of langs het dok noch kabel, noch anker, noch enig ander voorwerp neerleggen, of laten neerleggen, die de weg zou kunnen versperren of de doorgang hinderen.

§ 2. De kaaien dienen steeds toegankelijk te zijn voor bevoegde personen en hun voertuigen.

5. BEPALINGEN INZAKE TECHNISCHE DIENSTPRESTATIES EN PRESTATIES OP HET KANAAL : LOODSEN, SLEPEN, AANMEREN EN ONTMEREN VAN SCHEPEN

5.1. BEGELEIDING VAN DE SCHEEPVAART

Art. 43. De Kapiteinsdienst is bevoegd voor de scheepvaart in het havendomein en voor de wijzigingen van ankerplaats. Alle door de Kapiteinsdienst uitgevaardigde instructies, richtlijnen en bevelen met betrekking tot de scheepvaart, dienen strikt te worden opgevolgd.

Art. 44. De kapitein van een zeeschip, of zijn scheepsagent, dient het schip via de Kapiteinsdienst in het informatiesysteem van de haven in te schrijven en aankomst- en vertrekuren, verhalen, alle nuttige gegevens en de wijzigingen ervan te melden. De Kapiteinsdienst kan onder bijzondere omstandigheden afwijkingen op die verplichtingen toestaan.

Art. 45. § 1. Elk schip moet zijn uitgerust met een goed werkende marifoon installatie die geschikt is voor de communicatie tussen schepen, het ontvangen van zeevaartinformatie en de communicatie met de voor de scheepvaart georganiseerde diensten.

§ 2. Schepen die met een AIS (Automatic Information System) zijn uitgerust dienen dit systeem tijdens het varen in het havendomein te activeren.

Art. 46. De scheepskapitein die het havendomein betreedt of verlaat, die aanlegt of afvaart, dient dit onmiddellijk aan de Kapiteinsdienst te melden. Deze communicatie dient via het daartoe voorziene VHF-kanaal, of indien niet aanwezig, via de telefoon te verlopen.

Art. 47. De scheepskapitein met een uitstekende deklading dient er de Kapiteinsdienst van in kennis te stellen, vooraleer hij het havengebied binnenvaart.

5.2. VAREN IN HET HAVENGEBIED

Art. 48. Schepen die zich naar een ligplaats begeven dienen traag en met een aangepaste snelheid te varen en de door de vennootschap voorgeschreven snelheidsbeperkingen na te leven. De kapitein met een mechanisch aangedreven schip dient z'n snelheid zo te regelen dat hij geen schade aan andere schepen, trossen, hun lading of de kunstwerken aanricht, als gevolg van de aanzuigkracht, de deining of enige andere reden.

Art. 49. Ankers en andere uitstekende voorwerpen op boten die zich naar een ligplaats begeven moeten worden ingetrokken. De havenkapitein kan steeds afwijkingen toekennen.

Art. 50. Er mag in het havendomein geen enkel schip varen met een anker dat tegen de bodem schraapt.

Art. 51. Schepen met een boegschroef moeten het gebruik ervan beperken op plaatsen waar dit een gevaar kan betekenen voor de kaaimuren, aanlegsteigers, aanmeerboeien, dukdalven en drijvers en/of voor de andere schepen.

Art. 52. De scheepskapiteins moeten voldoende plaats voorzien om de bewegingen van andere schepen niet te hinderen, overeenkomstig artikels 44 en volgende van het Reglement van politie en scheepvaart voor het kanaal van Brussel naar de Rupel en voor de haven van Brussel vastgesteld door het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 evenals artikel 38 en volgende van het Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk zoals vastgesteld door het koninklijk besluit van 15 oktober 1935.

5.3. GEBRUIK VAN SLEEPBOTEN

Art. 53. Het gebruik van sleepboten in het havendomein is niet verplicht. Desgevallend kan de Kapiteinsdienst het gebruik van sleepboten verplichten.

In dat geval mogen voor het verhalen van schepen enkel sleepboten worden gebruikt van de houder(s) van een vergunning voor de sleepdienst(en).

5.4. AANLEGGEN, AANMEREN, ONTMEREN EN AANGELEGDE SCHEPEN

Art. 54. De eigenaars van schepen die een ligplaats in het havendomein wensen moeten in het bezit zijn van een aansprakelijkheidsverzekering met een bergingsclausule. Een kopij van de verzekeringspolis zal op eenvoudig verzoek van de Kapiteinsdienst worden voorgelegd.

Art. 55. § 1. De Kapiteinsdienst kent de aanmeerplaatsen van de schepen toe.

§ 2. Het toekennen van een ligplaats stelt de kapitein niet vrij van de verplichting na te gaan of de ligplaats is aangepast en veilig is voor zijn schip.

§ 3. Het is verboden een schip op een ligplaats te leggen of van ligplaats te veranderen zonder schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst.

Art. 56. Het is voor derden verboden schepen aan te meren of te ontmeren zonder de uitdrukkelijke en schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst.

Art. 57. De kapitein mag zijn schip pas ontmeren na toestemming van de Kapiteinsdienst.

Art. 58. Het aanmeren en ontmeren van schepen in het havendomein is voorbehouden voor bemanningsleden van het schip en voor erkende havenloodsen.

Art. 59. § 1. Een schip mag enkel aan daartoe voorziene aanmeerinstallaties aanmeren.

§ 2. Het is verboden een schip aan te meren op een manier waarop de kunstwerken of veiligheidsvoorzieningen van het havendomein zouden kunnen worden beschadigd door de trossen, ankers, stootblokken of andere gebruikte middelen. Het verkeer op de wal of het gebruik van de havenuitrustingen mag in geen geval worden gehinderd.

Art. 60. § 1. Schepen die naast elkaar in verschillende lijnen mogen aanmeren, moeten de nodige maatregelen treffen om het schip naast het welke ze zijn aangemeerd niet te beschadigen. Woonboten mogen niet in verschillende lijnen liggen aangemeerd.

§ 2. Het is verboden schepen te bevestigen of bevestigd te houden aan andere schepen die niet correct zijn aangemeerd.

Art. 61. De kapitein van een aangemeerd schip moet er de Kapiteinsdienst onmiddellijk na zijn aankomst van in kennis stellen. Hij moet de naam van het schip, de diepgang ervan en de ingenomen ligplaats opgeven.

Art. 62. § 1. De kapitein dient erop toe te zien dat zijn schip, zolang het op een ligplaats ligt, met de nodige kennis van zaken is aangemeerd. De trossen moeten voldoende stevig zijn en zodanig zijn bevestigd dat ze de boten in meerdere lijnen naast mekaar aangemeerd kunnen houden.

§ 2. Elk zeeschip moet met minstens 6 geschikte trossen in goede staat aangemeerd liggen, om het schip in alle omstandigheden aan de kaai te houden, gelet op zijn waterverplaatsing, en wel als volgt : een voortouw, een dwarstros vooraan, een voorspring, een achtertouw en achterspring. Die verschillende aanmeerlijnen moeten voldoende strak zijn om voorwaartse, achterwaartse of zijdelingse verplaatsingen van het schip te vermijden. De aanmeerlijnen moeten zijn verdeeld tussen verschillende bolders en een gelijke last dragen, om de uitgeoefende krachten gelijk te verdelen.

§ 3. De kapitein van een aangemeerd schip is verplicht :

1° zijn schip op een efficiënte manier tegen de kaai te houden;

2° zijn schip steeds vlottend te houden;

3° efficiënte stootblokken te plaatsen;

4° de lengte van de aanmeerlijnen van zijn schip aan te passen aan de wijzigende diepgang van het schip;

5° de nodige verlichting te voorzien (cf. artikelen 64, 65 en 66).

Art. 63. De kapitein mag geen ankers uitgooien. De Kapiteinsdienst kan op voorafgaand schriftelijk verzoek en mits naleving van de veiligheidsmaatregelen, voor elk schip afzonderlijk, uitzonderingen op dit verbod toestaan. De Kapiteinsdienst kan deze toelating steeds intrekken.

Art. 64. Van zonsondergang tot zonsopgang moeten alle uitstekende delen van de aangemeerde schepen met een duidelijk wit licht worden aangegeven.

Art. 65. Van zonsondergang tot zonsopgang moeten openingen in de brug correct worden verlicht en/of afgesloten.

Art. 66. Van zonsondergang tot zonsopgang moeten de in het havendomein aangemeerde schepen de kaaien waarlangs ze liggen aangemeerd, de brug en de boord aan de oeverkant voldoende verlichten.

Art. 67. § 1. De kapitein van een aan de kaai aangemeerd schip, of van naast mekaar aangemeerde schepen, moet voor de bemanning ervan en voor personen die uit hoofde van hun activiteiten aan boord moeten zijn, een voetgangersverbinding tussen enerzijds het schip en de kaai, en anderzijds de boten onderling voorzien. Deze voetgangersverbinding moet in overeenstemming zijn met de ter zake geldende voorschriften.

§ 2. In de onmiddellijke nabijheid van de valreep moeten een reddingsboei, een veiligheidsnet en voldoende verlichting worden voorzien. Het net onder de valreep moet het gewicht van een persoon kunnen dragen.

Art. 68. § 1. Behoudens schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst is het de kapitein van een mechanisch aangedreven schip dat ligt aangemeerd aan de kaai, aan een aanlegsteiger, een dukdalf, een drijver of een aanmeerboei, verboden zijn aandrijfmachine draaiende te houden.

§ 2. Indien een schip tests uitvoert, moet er een installatie worden voorzien voor het koelwater van de machine, om vervuiling van het havenwater te vermijden.

Art. 69. § 1. Geen enkel schip mag onbewaakt in het havendomein worden achtergelaten, behoudens schriftelijke toestemming van de havenkapitein en het naleven van de door deze laatste opgelegde voorwaarden. De bewaking moet door bevoegde personen worden uitgevoerd.

§ 2. Op aanwijzing van de Kapiteinsdienst moet de kapitein zijn schip binnen een vastgelegde termijn kunnen verhalen naar een andere ligplaats. De kapitein van elk schip moet aan boord over de nodige uitrusting beschikken om onmiddellijk te kunnen verhalen.

§ 3. De aanwezigheid van een bewaker aan boord van opgelegde schepen volstaat, op voorwaarde dat hij de nodige veiligheidsmaatregelen kan treffen. De verantwoordelijke van zo'n boot dient er echter op toe te zien dat zijn schip indien nodig, uiterlijk 6 uren na kennisgeving door de Kapiteinsdienst, klaar is om te verhalen.

5.5. DRIJVENDE VOORWERPEN, GEZONKEN VAARTUIGEN EN VOORWERPEN ONDER WATER, VAARTUIGEN EN VOORWERPEN DIE DE SCHEEPVAART HINDEREN

Art. 70. § 1. De verantwoordelijke van een schip dat is gezonken of de eigenaar of houder van een voorwerp dat de scheepvaart hindert moet de Kapiteinsdienst onmiddellijk informeren over de aanwezigheid van dit schip of dit voorwerp. Betrokkene moet tevens de omstandigheden en de exacte plaats van het schip of het voorwerp vermelden.

§ 2. Betrokkenen moeten dag en nacht bakens of veiligheidssignalen boven het gezonken schip, of boven het voorwerp dat de scheepvaart hindert plaatsen, en er blijven op toezien zoals de Kapiteinsdienst dit vereist.

§ 3. De verantwoordelijke van een schip dat is gezonken of de eigenaar of houder van een voorwerp dat de scheepvaart hindert moet erop toezien dat dit schip of dit voorwerp wordt opgehaald en eventueel uit het vaarwater wordt verwijderd binnen de door de havenkapitein bepaalde termijn en overeenkomstig de door deze laatste voorgeschreven methode.

§ 4. Eenieder die de aanwezigheid van in het water gevallen voorwerpen (of personen) vaststelt moet dit zo snel mogelijk aan de Kapiteinsdienst melden.

§ 5. Voorwerpen of goederen die in het water zijn gevallen mogen enkel na toelating van de Kapiteinsdienst worden opgehaald.

5.6. BUNKEREN

Art. 71. § 1. De verantwoordelijke van het bevoorradingsschip moet de Kapiteinsdienst minstens 30 minuten vóór de bevoorrading van een zeeschip behalve de plaats en het beginuur van de bevoorrading, ook het type en de hoeveelheid brandstof meedelen.

§ 2. Vóór de bevoorrading van een binnenvaartschip moet de verantwoordelijke er de Kapiteinsdienst via radiotelefoon (VHF) of telefoon over informeren. Betrokkene zal daarbij ook de ligplaats of de positie van het schip en de hoeveelheid afgenomen brandstof vermelden.

§ 3. De verantwoordelijke van het bevoorradingsschip moet de Kapiteinsdienst via VHF of telefoon informeren over begin en einde van de bevoorrading.

Art. 72. § 1. De verantwoordelijke van een bevoorradingsschip zal pas met de bevoorrading mogen starten wanneer het bevoorradingsschip correct ligt aangemeerd en indien de bevoorradingsslangen gebruiksklaar zijn.

§ 2. De kapitein van een zeeschip zal pas met de bevoorrading starten wanneer de spuigaten en de ongebruikte bevoorradingsslangen en -kranen zijn afgesloten.

§ 3. Bij de bevoorrading van zeeschepen zien de kapiteins van de schepen erop toe dat er pas met de bevoorrading wordt gestart wanneer de veiligheidschecklist voor de bevoorrading volledig en correct is ingevuld en ondertekend door de verantwoordelijken van de schepen die worden bevoorraad.

§ 4. De kapiteins of verantwoordelijken van de schepen die worden bevoorraad zien erop toe dat :

1° de bevoorradingsslangen goed zijn opgehangen en dat er voldoende speling op zit;

2° de aansluitingsinstallatie voor de bevoorrading niet lekt;

3° alle gaten van de bouten van de aansluitflenzen van de aansluitingsleiding zijn afgesloten met correct aangespannen bouten, of, indien de bevestiging van de aansluitingsleiding enkel mogelijk is met daarvoor gemaakte kwaliteitshechtingen of snelkoppelingen, dat deze bevestiging zodanig is aangebracht dat lekken uitgesloten zijn;

4° er onder de aansluitingsleiding de nodige middelen worden aangebracht om eventuele lekkage op te vangen;

5° de maatregelen die in geval van noodstop moeten worden getroffen gekend zijn;

6° er tijdens de bevoorrading, tussen het zeeschip en het bevoorradingsschip, voortdurend communicatie is;

7° er geen las- of andere herstellingswerken worden uitgevoerd die een open vuur of vonken kunnen veroorzaken;

8° er niet wordt gerookt.

Art. 73. § 1. De verantwoordelijke van het bevoorradingsschip zorgt ervoor dat er aan boord, in de buurt van de bedieningsinstallatie van de pompen, een bewaker aanwezig is die permanent op de bevoorrading toeziet.

§ 2. De kapitein van een zeeschip zorgt ervoor dat er op de brug een bewaker aanwezig is die permanent op de bevoorrading toeziet.

Art. 74. Tijdens de bevoorrading is de kapitein van het zeeschip verantwoordelijk voor het regelmatig peilen van de te vullen tanks.

Art. 75. De bevoorrading zal onmiddellijk worden stopgezet indien wordt vastgesteld dat niet is voldaan aan een van de bepalingen uit artikelen 71, 72 of 73 van onderhavig reglement.

Art. 76. De kapiteins of verantwoordelijken van de schepen die worden bevoorraad zien erop toe dat de ingevulde en ondertekende veiligheidschecklist voor de bevoorrading aan boord van hun schip voor controle beschikbaar is, tijdens de bevoorrading en tijdens de 24 uren na de bevoorrading.

5.7. UITVOEREN VAN ONDERHOUDS- EN HERSTELLINGSWERKEN

Art. 77. De schriftelijke toelating van de Kapiteinsdienst is vereist voor onderhouds- of herstellingswerken aan schepen die hinder of schade kunnen veroorzaken.

Art. 78. § 1. De schriftelijke toelating van de Kapiteinsdienst is vereist voor onderhouds- of herstellingswerken aan schepen die aan de kaai liggen en die mogelijks gloeiende voorwerpen of vonken kunnen verspreiden.

§ 2. Personen die onderhouds- of herstellingswerken uitvoeren of die laten uitvoeren, zullen vooraf steeds controleren of er in de buurt geen ontvlambare producten of vloeistoffen op het wateroppervlak drijven. Indien dit wel het geval is mogen die werken niet worden uitgevoerd.

§ 3. Lopende onderhouds- of herstellingswerken aan schepen dienen onmiddellijk te worden opgeschort indien de aanwezigheid van ontvlambare producten of vloeistoffen wordt vermoed of vastgesteld.

Art. 79. § 1. Onderhouds- of herstellingswerken aan boord van tankschepen tijdens hun verblijf in het havengebied zijn verboden, behalve op voorlegging van een attest dat is uitgereikt door een erkende firma die is gespecialiseerd in dat type werken, en die door de Kapiteinsdienst ook als dusdanig wordt erkend, waaruit blijkt dat er op het schip geen gas aanwezig is.

§ 2. Wanneer bij andere als tankschepen onderhouds- of herstellingswerken aan tanks voor brandstof of petroleumproducten, of in de nabijheid ervan, moeten worden uitgevoerd, moet het onder § 1 van onderhavig artikel vermelde attest worden voorgelegd.

Art. 80. Apparaten voor elektriciteits- of stoombevoorrading mogen enkel worden geïnstalleerd langs schepen die aan petroleuminstallaties of aan aanlegplaatsen die speciaal zijn ingericht voor de behandeling van gevaarlijke producten liggen aangemeerd, mits schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst.

Art. 81. Het is te allen tijd formeel verboden aan boord van schepen pek, hars, teer, olie, vernis of andere gelijkaardige stoffen op te warmen, of die stoffen met vuur aan te maken. Afwijkingen op dit verbod kunnen door Kapiteinsdienst worden toegestaan. Een vuurvergunning wordt door de technische directie van de vennootschap verleend.

Art. 82. Werken onder water zijn verboden zonder schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst.

6. BIJZONDERE BEPALINGEN INZAKE VOORWAARDEN WAARAAN PERMANENT IN HET HAVEN-DOMEIN VAN BRUSSEL AANGEMEERDE SCHEPEN MOETEN VOLDOEN

6.1. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok

Art. 83. Gelet op de configuratie en afmetingen van het Becodok, namelijk :

maximum 5,30 m. vrije hoogte van de Redersbrug,

de versmalling van +/- 22 m. van de vaargeul ter hoogte van de Redersbrug en de Saintelettebrug,

de breedte van de waterweg van 30 m. aan de Redersbrug tot 45 m. aan de aanlegsteiger bij de Saintelettebrug, de verplichting om aan weerskanten van een kunstwerk (in dit geval de twee voormelde bruggen), 50 m. vrij te laten,

en om 22 m. vaarwater te behouden, is het verboden om « in koppel » aan te leggen en op die manier bochten te creëren.

Art. 84. Schepen die permanent in het Becodok wensen aan te meren moeten vooraf een schriftelijke concessie van de vennootschap ontvangen.

Art. 85. Permanent aangemeerde schepen langs de rechter oever in het Becodok moeten aangesloten worden op het elektriciteits- en rioolnet en op het net van de waterdistributie.

Art. 86. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok mogen niet langer zijn dan 84 meter en niet breder dan 10,50 meter behalve bij afwijking toegestaan door de Kapiteinsdienst.

Art. 87. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok mogen geen diepgang van meer dan 2,50 meter hebben.

Art. 88. De onuitneembare of vaste structuur van permanent aangemeerde schepen in het Becodok mag niet meer dan 5 meter boven het wateroppervlak uitsteken. Een structuur van meer dan 5 meter zal demonteerbaar en uitneembaar zijn.

Art. 89. Alle permanent aangemeerde schepen in het Becodok zullen optimaal zijn aangemeerd, en wel als volgt :

minstens 2 stevige trossen vooraan;

minstens 2 stevige trossen achteraan;

minstens 2 kruislijnen aan de voorsteven;

minstens 2 kruislijnen aan de achtersteven,

en een afstand tussen de schepen van minstens 5 m.

Art. 90. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok moeten voldoen aan de voorschriften van het reglement betreffende de politie en de scheepvaart, die het voorwerp vormen van het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 en aan de hieruit volgende wijzigingen.

Art. 91. Permanent aangemeerde schepen in het Becodok moeten minstens over volgende documenten beschikken :

een meetbrief voor binnenvaartschepen;

een classificatiecertificaat voor de binnenvaart betreffende de stevigheid van de romp;

een verzekeringspolis die het risico op eventuele berging dekt. Een kopie van deze verzekeringspolis moet jaarlijks aan de vennootschap worden bezorgd;

een verzekeringspolis tegen schade als gevolg van de bezetting of de activiteit.

Art. 92. De concessiehouder van het schip zorgt ervoor dat zijn schip presentabel is, dat het er aan de buitenkant steeds verzorgd uitziet en dat het regelmatig wordt onderhouden.

Art. 93. De concessiehouder van het schip zal steeds zorgen voor de bewaking, de veiligheid en het onderhoud van het schip en van de installaties die door de vennootschap ter beschikking worden gesteld, zoals water-elektriciteitsaansluitingen enz

Art. 94. Schade aan bouwwerken van de waterweg of zijn aanhorigheden moet onmiddellijk aan de vennootschap worden gemeld.

Art. 95. In geval van oever- of baggerwerken zal de concessiehouder van het schip deze werken binnen de bezette perimeter moeten laten uitvoeren en gevolg geven aan een eventueel verzoek om zijn schip te verwijderen.

Art. 96. De vennootschap behoudt zich tenslotte het recht voor aanbevelingen te doen inzake architectuur en landschap, om de schepen optimaal in het stadslandschap van het Becodok te integreren.

Zo moeten permanent aangemeerde schepen in het Becodok aan volgende aanbevelingen inzake architectuur en landschap voldoen, behalve bij afwijking toegestaan door de vennootschap :

bezetting van de kaai (inclusief de kroonsteen) met vaste installaties (afsluitingen, beplantingen, enzovoort) is verboden. Verder zijn op de kaai ook losse installaties zoals terrasmeubilair, planten en potten, reclameborden, enzovoort verboden. De eigenaar van het schip zal zorgen voor het onderhoud en de netheid van het schip en de kaai;

aangezien het gabarit van de schepen afhankelijk is van de doorvaart onder de bruggen, bedraagt de maximale vrije hoogte 5 m. De verhoging mag geen schermeffect creëren tussen de kaai en de waterweg. De vaarinstallaties of installaties die eigen zijn aan het schip mogen een groter gabarit hebben op voorwaarde dat ze wegneembaar of intrekbaar zijn;

pastiches die verwijzen naar scheepsbouw die niets te maken heeft met Europese riviertypes zijn verboden. De volledige zichtbare structuur en bekleding zal uit metaal, hout, glas of doek bestaan. Het glas zal helder, niet reflecterend en niet gekleurd zijn. Terrassen op de verdieping boven de brug zullen niet overdekt zijn. Bruggen en terrassen zullen een metalen uitzicht hebben of in geschilderd of natuurhout zijn. Voorts wordt de voorkeur gegeven aan traditionele kleuren van de Europese scheepsbouw;

aanmeersystemen zullen in de architectuur van het schip zijn geïntegreerd. De architectuur van de loopbruggen zal licht zijn en in het verlengde liggen van het architecturale uitzicht van het schip;

een verlichtingssysteem aan boord dat het algemene evenwicht van de lichtomgeving waarbinnen het kader verstoort, of dat de gebruikers van de waterweg kan verblinden, is verboden. De verlichting van de omgeving en de toegang gebeurt vanop het schip. Verlichting van het schip vanaf lichtpunten op de kaai is verboden;

enkel door de vennootschap geleverde brievenbussen zijn toegelaten. Daarop zal het nummer van de bolder staan die met de plaats van het schip overeenkomt;

wat de uithangborden betreft, is de reglementering van de Stad Brussel van toepassing. Letters of letterhouders zullen niet lichtgevend zijn maar mogen met spots worden verlicht;

technische uitrusting zoals schotelantennes, reservoirs, enzovoort die buiten staan opgesteld en zichtbaar zijn, zijn verboden. Enkel technische elementen voor navigatie, verankering, manoeuvres, scheepswant en aanmeren mogen zichtbaar zijn;

het gebruik van geluidsversterkingsystemen wordt beperkt tot wat nodig is voor de geluidsinstallatie binnen het schip.

6.2. Permanent aangemeerde schepen Langs de kanaaldijk te Anderlecht

Art. 97. Woonboten zijn in principe enkel toegelaten in één enkele zone in Anderlecht, langs de rechteroever van de Kanaaldijk.

Art. 98. De vennootschap behoudt zich echter het recht voor om andere plaatsen in het havendomein beschikbaar te stellen voor het aanmeren van woonboten

Art. 99. De concessiehouder van het schip moet een aangifte doen van de aard van de bezette plaats: hetzij exclusieve woon-, professionele, commerciële of gemengde functie, hetzij als permanente ligplaats zonder activiteit aan boord. Hij dient aan de vennootschap het telefoonnummer op te geven van een permanent te bereiken contactpersoon.

Art. 100. Woonboten moeten voldoen aan de voorschriften van het reglement betreffende de politie en de scheepvaart, die het voorwerp vormen van het koninklijk besluit van 18 augustus 1975 houdende het reglement van politie en scheepvaart van het kanaal van Brussel tot de Rupel en voor de Haven van Brussel.

Art. 101. Woonboten dienen minstens over volgende documenten te beschikken :

een meetbrief voor binnenvaartschepen;

een classificatiecertificaat voor de binnenvaart betreffende de stevigheid van de romp;

een verzekeringspolis die het risico op eventuele berging dekt. Een kopij van deze verzekeringspolis dient jaarlijks aan de vennootschap te worden bezorgd;

een verzekeringspolis tegen schade als gevolg van de bezetting of de activiteit (eventueel in combinatie met het vorige punt van onderhavig artikel).

Art. 102. De concessieovereenkomst verleent geen toelating om op het jaagpad te rijden, noch om de oevers in te nemen. Daarvoor is een bijkomende toelating van de vennootschap nodig.

Art. 103. De concessiehouder van het schip moet het wateroppervlak en de oevers rond zijn schip onderhouden en proper houden. Rechtstreekse lozing in het kanaal of het storten op de oevers zijn verboden.

Art. 104. De concessiehouder van het schip zorgt ervoor dat zijn schip presentabel is, dat het er aan de buitenkant steeds verzorgd uitziet en dat het regelmatig wordt onderhouden.

Art. 105. De concessiehouder van het schip zal steeds zorgen voor de bewaking, de veiligheid en het onderhoud van het schip en van de installaties die door de vennootschap ter beschikking worden gesteld, zoals water-elektriciteits, enz.

Art. 106. Schade aan bouwwerken van de waterweg of zijn aanhorigheden moet onmiddellijk aan de vennootschap worden.

Art. 107. In geval van oever- of baggerwerken zal de concessiehouder van het schip deze werken binnen de bezette perimeter moeten laten uitvoeren en gevolg geven aan een eventueel verzoek om zijn schip te verwijderen.

7. BESCHERMING VAN HET MILIEU, DE INTEGRITEIT, DE VEILIGHEID EN DE GEZONDHEID IN HET HAVENDOMEIN EN DE KANAALZONE

7.1. INSTANDHOUDEN VAN DE HAVENINFRASTRUCTUUR

Art. 108. § 1. Het is ieder niet door de vennootschap daartoe aangesteld persoon verboden een apparaat/tuig en uitrustingen ervan, die aan de vennootschap toebehoren te bedienen, te verplaatsen of ermee in contact te komen.

§ 2. Waterkranen die door de vennootschap gratis ter beschikking worden gesteld zijn uitsluitend bestemd voor gebruik door de binnenvaart en dit enkel voor het vullen van de drinkwatertanks. Wat de zeevaart betreft, dient de toelating te worden gevraagd van de Kapiteinsdienst die het daartoe voorziene technische personeel van de vennootschap zal verwittigen.

§ 3. Derden mogen signalisatiemiddelen, reddings- en beschermingsmateriaal enkel in noodgevallen gebruik

Art. 109. Het is verboden, zonder schriftelijke toestemming van de Kapiteinsdienst, in het havendomein elektrische stroom of water af te nemen, met uitzondering van de in artikel 108, § 2 van dit reglement vermelde waterkranen.

Art. 110. Het is verboden goederen, voertuigen of materiaal voor of op de deksels op de putten waarin de watertellers zijn geïnstalleerd te plaatsen: deze tellers moeten steeds toegankelijk blijven. Het is ook verboden de aanwending van de laad- en loskaaien te blokkeren of te belemmeren.

Art. 111. Het is verboden om kaaien, bruggen, sluisen, heftuigen, materiaal, opslagruimten van goederen of enig ander object van welke aard dan ook dat eigendom is van het havendomein te beschadigen of te verontreinigen.

Art. 112. De kapitein dient de nodige maatregelen te nemen om te vermijden dat zijn schip averij, schade of ongevallen veroorzaakt en de veiligheid van personen, schepen en/of tuigen in gevaar brengt.

Art. 113. Het is verboden om eender welk voorwerp, van welke aard dan ook in het water van het havendomein te gooien, te laten vallen, te pompen of te laten afvloeien.

Art. 114. § 1. De scheepskapitein of de gebruiker van de haveninrichtingen die

1° schade aan een kunstwerk, een installatie, een haventoeistel of een ander schip veroorzaakt;

2° een lading, brandstof of voorwerpen verliest of dreigt te verliezen;

3° een hindernis, vervuiling of schade aan haveninrichtingen vaststelt;

4° is verontreinigd door een vervuilende stof, ongeacht de aard of oorsprong ervan

moet dit onmiddellijk aan de Kapiteinsdienst melden.

§ 2. Deze aangifte stelt de kapitein van het schip of de gebruiker van de haveninrichtingen er echter niet van vrij om in persoon de nodige maatregelen te treffen om een nieuw schadegeval te vermijden.

7.2. VEILIGHEID, GEZONDHEID, HYGIENE EN MILIEU

Art. 115. Het is verboden om in het havendomein en aan boord van de schepen vuur met een naakte vlam aan te steken. De Kapiteinsdienst kan, krachtens artikel 81 van onderhavig reglement, afwijkingen op deze regel toestaan.

Art. 116. Het is verboden om van een schip of van de kaai, stoom, gas, rook en vloeistoffen te laten ontsnappen, indien dit een gevaar kan betekenen of schade kan veroorzaken.

Art. 117. § 1. De kapitein van een door een vervuilende stof verontreinigd schip, ongeacht de aard of oorsprong ervan, dient dit incident onmiddellijk te melden aan de Kapiteinsdienst vooraleer hij het Brusselse havendomein binnenvaart.

§ 2. Deze mededeling stelt de kapitein van het schip niet vrij van zijn verplichting zelf de nodige maatregelen te treffen om een nieuw schadegeval te vermijden.

§ 3. Het is voor deze schepen verboden het havendomein binnen te varen zonder schriftelijke toestemming van de havenkapitein.

Art. 118. § 1. De kapitein, of elk bemanningslid van een schip waar brand uitbreekt, dient er de Kapiteinsdienst en de lokale brandbestrijdingsdiensten zo snel mogelijk van te verwittigen.

§ 2. Deze mededeling stelt de kapitein van het schip niet vrij van zijn verplichting zelf de nodige maatregelen te treffen om een nieuw schadegeval te vermijden.

Art. 119. § 1. De kapitein, of elk bemanningslid van een schip dat dreigt te zinken, dient er de Kapiteinsdienst zo snel mogelijk van te verwittigen.

§ 2. Deze mededeling stelt de kapitein van het schip niet vrij van zijn verplichting zelf de nodige maatregelen te treffen om de schade te beperken en een nieuw schadegeval te vermijden.

Art. 120. De Kapiteinsdienst is bevoegd om zonder formaliteiten de nodige bewarende maatregelen te treffen met betrekking tot achtergelaten schepen of voorwerpen.

Art. 121. De scheepskapitein die een lading met gashoudende producten vervoert dient er de Kapiteinsdienst minstens 24 uur voor zijn aankomst over te informeren. De hiervoor voorziene gereglementeerde signalisatie moet hierbij toegepast worden.

Art. 122. Een toelating van de Kapiteinsdienst is vereist voor het vernietigen van ongedierte en insecten en/of om aan boord van schepen of installaties die zich in het havendomein bevinden ontsmettingsoperaties uit te voeren.

Art. 123. § 1. De scheepskapitein moet zich strikt houden aan alle bepalingen van het internationale reglement van de Wereldgezondheidsorganisatie en aan de richtlijnen die in dit verband door daartoe gemachtigde of aangestelde mandatarissen of ambtenaren zouden zijn uitgevaardigd.

§ 2. Ziektegevallen van twijfelachtige aard die tijdens de reis en/of tijdens het verblijf in het havengebied onder de bemanning zouden uitbreken, moeten onmiddellijk aan de Kapiteinsdienst en de bevoegde gezondheidsinspecteur van de overheid worden gemeld.

Art. 124. De Kapiteinsdienst is bevoegd om schepen in het havendomein te laten ontruimen of om hen de toegang tot het havendomein te weigeren, om redenen van orde, veiligheid of hygiëne.

Art. 125. Het gebruik van het kanaalwater als drinkwater, of het gebruik ervan voor het schoonmaken van voedingsmiddelen, vaatwerk en keukengerief is verboden.

Art. 126. § 1. In het havendomein mag afval enkel in daartoe ter beschikking gestelde recipiënten afval worden gestort en alleen door passagiers van de in het havendomein aangemeerde schepen.

§ 2. Opveegsel uit het ruim en van de brug van de schepen dient te worden bevochtigd of bedekt om stofverspreiding te vermijden.

§ 3. Afval dat van het schip zelf en van de lading afkomstig is zal worden gesorteerd en selectief worden opgehaald.

§ 4. De concessiehouders en goederenbehandelaars mogen geen afval in het havendomein achterlaten. Indien er achtergelaten afval wordt aangetroffen zal de Kapiteinsdienst eisen dat dit afval binnen een welbepaalde termijn wordt verwijderd. In geval van weigering om het afval te verwijderen, mag de Kapiteinsdienst van ambtswege de nodige maatregelen treffen om het afval te laten verwijderen op kosten, risico en gevaar van de in gebreke blijvende daders.

7.3. UITOEFENEN VAN DIVERSE ACTIVITEITEN

Art. 127. De aanwezigheid en het gebruik in het havendomein van zeil-, roei of motorboten, of andere kleine vaartuigen is toegelaten. Voor het gebruik van jetski's, surfplanken en andere door de wind voortgetrokken glijdende tuigen is een voorafgaande en schriftelijke toelating van de Kapiteinsdienst vereist.

Art. 128. § 1. Behalve schriftelijke toestemming van de havenkapitein, is het verboden :

1° in het havendomein op vogels te jagen of er te vangen;

2° in het havendomein te vissen;

3° in het havendomein, zowel op de brug van de schepen als op de kaaien dieren vrij te laten rondlopen.

§ 2. Recreatieve activiteiten op het water en watersport zijn in het havendomein toegelaten maar hebben geen voorrang op de commerciële scheepvaart. Via berichten aan de binnenschippers kunnen gedurende bepaalde periodes een aantal zones worden voorbehouden voor recreatieve activiteiten op het water en watersporters.

Art. 129. Behalve voorafgaande schriftelijke toestemming of toelating van de havenkapitein is ambulante handel in het havendomein verboden.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 2010 ter invoering van de Gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de Haven van Brussel

De Minister President,

Ch. PICQUE

De Voogdijminister,

Mevr. B. GROUWELS

Port de Bruxelles

Haven de Brussel

Place des Armateurs 6, 1000 Bruxelles

REGLEMENT REGIONAL DE POLICE DU CANAL ET DU PORT DE BRUXELLES

Annexe de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 2010

REGLEMENT REGIONAL DE POLICE DU DOMAINE PORTUAIRE DE BRUXELLES

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. Champ d'application

1.2. Définitions

2. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A LA MANUTENTION ET AU STOCKAGE DE MARCHANDISES DANS

LE DOMAINE PORTUAIRE

2.1. Dispositions générales

2.2. Matières dangereuses et polluantes

2.3. L'utilisation de canalisations électriques et d'appareils de levage

3. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A L'EMBARQUEMENT ET AU DEBARQUEMENT DE PASSAGERS

4. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A L'ACCESSIBILITE DE LA ZONE PORTUAIRE ET DU CANAL

5. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT AUX PRESTATIONS DE SERVICES NAUTIQUES ET TECHNIQUES :
PILOTAGE, REMORQUAGE, AMARRAGE ET DEMARRAGE DES NAVIRES

5.1. Accompagnement de la navigation

5.2. Naviguer dans le domaine portuaire

5.3. Utilisation des remorqueurs

5.4. Mouillages, amarrages, appareillages et navires amarrés

5.5. Objets flottants, bateaux coulés bas et objets immergés, bateaux et objets gênants pour la navigation

5.6. Soutage

5.7. L'exécution de travaux d'entretien et de réparation

6. Dispositions particulières se rapportant aux conditions que doivent rencontrer les bateaux amarrés en permanence dans le DOMAINE PORTUAIRE de Bruxelles

6.1. Les bateaux amarrés en permanence dans le bassin Béco

6.2. Les bateaux amarrés en permanence Digue du canal à Anderlecht.

7. PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'INTEGRITE, DE LA SECURITE ET DE LA SANTE DANS LA ZONE PORTUAIRE ET DU CANAL

7.1. La conservation en l'état de l'infrastructure portuaire

7.2. Sécurité, santé, hygiène et environnement

7.3. L'exercice d'activités diverses

REGLEMENT REGIONAL DE POLICE DU DOMAINE PORTUAIRE DE BRUXELLES

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1 CHAMP D'APPLICATION

Art. 1^{er}. Le présent règlement est d'application dans le domaine portuaire de Bruxelles, tel que défini à l'article 6 du présent règlement.

1.2. DEFINITIONS

Art. 2. On entend par « capitaine » toute personne chargée du commandement du bateau ou qui, en fait, en assume le commandement (éventuellement ad interim).

Art. 3. On entend par « responsable d'un bateau », l'armateur ou le propriétaire, l'affrèteur, le capitaine ou la personne agissant en qualité de mandataire d'un de ceux-ci.

Art. 4. § 1^{er} On entend par « bateau », toute embarcation de navigation maritime ou fluviale y compris les petites embarcations, les pontons et les ateliers flottants.

§ 2. On entend par « bateau-citerne », un bateau, et, en particulier, un navire de mer construit pour ou rendu apte au transport en vrac de cargaisons liquides et/ou gazeuses dangereuses, spécifiées comme telles et reprises dans les codes de l'Organisation maritime internationale.

§ 3. On entend par « allège-citerne », un bateau, et, en particulier, un bateau de navigation intérieure construit pour ou rendu apte au transport en vrac de cargaisons liquides et/ou gazeuses dangereuses, spécifiées comme telles et reprises dans le règlement A.D.N.R. (règlement sur le transport de matières dangereuses sur le Rhin) sur le transport de matières dangereuses.

§ 4. On entend par « bateau désarmé » un bateau temporairement ou définitivement retiré de la navigation.

Art. 5. On entend par « lignes d'amarrage », les aussières, câbles d'acier et chaînes utilisées pour maintenir le bateau à son mouillage.

Art. 6. On entend par « domaine portuaire » ou « port », les plans d'eau, routes, quais, terrains, ponts, entrepôts, magasins et installations portuaires sis sur le périmètre tel que défini au point 4 du préambule du cahier des charges tel que fixé par l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1993 arrêtant le cahier des charges auquel est soumis le Port de Bruxelles.

Art. 7. On entend par « soutage », le ravitaillement en combustible de soute.

Art. 8. § 1^{er}. « Les matières dangereuses » sont :

1° Les matières telles que décrites dans le « International Maritime Dangerous Goods Code » (« IMDG-code »);

2° Les liquides dangereux repris au chapitre 17 du « International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk » (« IBC-code »);

3° Les gaz volatiles repris au chapitre 19 du « International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk » (« IGC-code »);

4° Les matières pour le transport desquelles des conditions appropriées sont fixées conformément au paragraphe 1.1.3. du code IBC ou au paragraphe 1.1.6. du code IGC;

5° Les matières solides comme définies dans l'annexe B du code BC (recueil de règles pratiques pour la sécurité des cargaisons solides en vrac de l'Organisation maritime internationale);

6° Les matières telles que figurant dans le « règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin » (« ADNR »).

§ 2. « Les substances polluantes » sont :

1. les catégories d'hydrocarbures telles que décrites dans l'annexe I^{er} de la convention MARPOL;
2. les substances liquides nocives telles que décrites dans l'annexe II de la convention MARPOL;
3. les substances nuisibles telles que décrites dans l'annexe III de la convention MARPOL.

Art. 9. On entend par « entreprise portuaire » la société régionale du « Port de Bruxelles », créée par l'Ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, dont le siège social est établi place des Armateurs 6, à 1000 Bruxelles.

Art. 10. § 1^{er}. On entend par « capitaine de port » la personne disposant du statut déterminé par la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port et dont les compétences sont visées à l'article 6 de ladite loi.

§ 2. Sont considérés comme « représentants du capitaine de port » exclusivement en vue de l'application du présent règlement régional de police : les inspecteurs de port et les conducteurs de bateaux appartenant à l'entreprise portuaire (personnel navigant) en service au sein de celle-ci.

§ 3. La « Capitainerie » est le service portuaire institué par la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port et chargé -pour le compte et sous l'autorité du capitaine de port- de prendre toutes les mesures visant au maintien de l'ordre public, de la tranquillité et de la sécurité des activités portuaires telles que :

1° la réglementation de la manutention et du stockage de marchandises, de l'embarquement et du débarquement de passagers;

2° la réglementation de l'accès au domaine portuaire et de la circulation automobile dans celui-ci;

3° la préservation de l'environnement, l'intégrité et la sécurité du domaine portuaire.

Art. 11. On entend par « lamaneur » toute personne travaillant au service d'un service de lamanage reconnu et chargé d'amarrer et de larguer des bateaux.

Art. 12. On entend par « bassin Béco » le plan d'eau sis entre le pont Saintelette et le pont des Armateurs, ainsi que les quais des Péniches et des Matériaux.

Art. 13. On entend par « bateau d'habitation » un bateau servant d'habitation, de bureau, d'hôtel, de restaurant ou de lieu de rencontres culturelles, récréatives ou sociales, les bateaux atelier ou dépôt ou affectés au transport des marchandises ou de personnes, accosté plus de 30 jours, sans avoir été déplacé de plus de 500 mètres.

2. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A LA MANUTENTION ET AU STOCKAGE DE MARCHANDISES DANS LE DOMAINE PORTUAIRE

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Art. 14. Les manutentionnaires et les opérateurs de terminaux doivent communiquer à la Capitainerie le poste d'amarrage exact du bateau et le type de marchandises chargées ou déchargées, et ce à l'avance.

Art. 15. Le capitaine d'un bateau chargeant ou déchargeant le long du quai, est tenu de faire balayer aussi souvent que nécessaire les parties du quai donnant accès au bateau afin de les maintenir propres. Les résidus et matières balayées ne peuvent être versées dans la voie d'eau ou les égouts.

Art. 16. Le manutentionnaire concerné est tenu d'évacuer les déchets, restes de cargaison et d'emballages résultant des opérations de chargement et de déchargement. Les déchets ou balayures doivent être évacués sélectivement conformément aux dispositions légales en vigueur en la matière.

Art. 17. Il est interdit de pénétrer dans des entrepôts ou magasins de marchandises, des installations techniques du Port, des caves avec une lampe à flamme nue, du feu ou des objets susceptibles de produire une flamme.

Art. 18. § 1^{er}. Les emplacements à occuper par les camions et autres véhicules sur les aires de stationnement ou sur les quais peuvent toujours être déterminés par la Capitainerie.

§ 2. En cas de stationnement gênant d'un camion ou d'un autre véhicule, en cas de refus de déplacer ce camion ou véhicule, ou en cas d'absence du contrevenant, la Capitainerie est habilitée à faire déplacer le camion ou véhicule.

Art. 19. Il est défendu de déposer ou d'abandonner des objets de quelque nature que ce soit et de parquer des véhicules, à l'exception des grues mobiles mises temporairement en œuvre pour le chargement et le déchargement de bateaux, à moins de 1,60 mètre des rails destinés aux véhicules sur rails et aux grues. Cette distance est mesurée à partir du côté extérieur des rails, sur les voies carrossables des quais.

Art. 20. Pour ce qui concerne le chargement et le déchargement des bateaux dans le domaine portuaire, il convient d'employer les dockers conformément à la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire.

Art. 21. Les personnes qui, dans le domaine portuaire, chargent, déchargent ou transportent des marchandises, doivent prendre, toutes les mesures de protection et de sécurité nécessaires pour prévenir tout accident, déprédation ou pollution. Ils devront à ce propos se conformer à tous les ordres et à toutes les conditions particulières émanant de la Capitainerie.

2.2. MATIERES DANGEREUSES ET POLLUANTES

Art. 22. Le chargement et déchargement de matières dangereuses et/ou polluantes en vrac à des endroits autres que ceux spécialement aménagés ou réservés à cette fin par la Capitainerie, est interdit, hormis autorisation écrite du capitaine de port.

Art. 23. Il est interdit, lors du chargement ou déchargement de matières dangereuses en vrac, de charger ou de décharger d'autres cargaisons emballées dans la même zone.

Art. 24. Le dégazage est uniquement permis aux endroits désignés à cette fin par la Capitainerie et moyennant le respect des conditions posées par celle-ci.

2.3. L'UTILISATION DE CANALISATIONS ELECTRIQUES ET D'APPAREILS DE LEVAGE

Art. 25. Il est interdit de faire usage des canalisations électriques et des chemins de roulement appartenant à l'entreprise portuaire sans autorisation écrite de celle-ci.

Art. 26. Il est interdit :

1° de charger et décharger des marchandises en vrac au-dessus de la canalisation électrique d'alimentation des grues sans avoir recouvert convenablement cette canalisation;

2° de gêner le bon fonctionnement de la canalisation électrique d'alimentation des grues;

3° de déposer des charges ou des marchandises gênantes de quelque nature que ce soit sur une canalisation électrique d'alimentation des grues.

Art. 27. § 1^{er}. Le déplacement d'appareils de levage flottants et de grues mobiles doit être signalé préalablement à la Capitainerie. Les heures et lieux de départ et d'arrivée de la grue, ainsi que le trajet qui sera suivi, doivent être mentionnés lors de cette communication.

§ 2. Le déplacement de grues mobiles ne peut se faire que le long des quais. En dehors de cette zone, les grues mobiles ne peuvent être déplacées qu'accompagnées.

Art. 28. Les engins de levage flottants peuvent uniquement s'amarrer le long des bateaux amarrés aux installations pétrolières ou aux postes d'amarrage spécialement aménagés pour la manutention de matières dangereuses, et ce moyennant autorisation écrite du capitaine de port.

Art. 29. § 1^{er}. La Capitainerie peut ordonner le déplacement d'un engin de levage en cas de nécessité.

§ 2. Lorsque les conditions météorologiques mettent en danger la sécurité dans le domaine portuaire, la Capitainerie peut interrompre temporairement toute activité faisant appel aux grues.

3. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A L'EMBARQUEMENT ET AU DEBARQUEMENT DE PASSAGERS

Art. 30. § 1^{er}. Les équipements portuaires, destinés à l'embarquement et au débarquement de passagers, gérés par l'entreprise portuaire, comprennent, de l'amont vers l'aval :

- l'appontement du quai Béco,
- l'escalier du quai des Péniches au droit de Citroën,
- le quai de Heembeek, et ce, de manière temporaire jusqu'à la mise en service d'un nouvel équipement,
- tout autre emplacement autorisé par la Capitainerie pour ces opérations,

§ 2. Ces installations sont accessibles à tous les usagers, sous réserve de ce qui est précisé au § 3. du présent article et peuvent, en outre, accueillir des manifestations nautiques, des bateaux taxis, ainsi que certains bateaux participant à une mission de service public.

§ 3. Toute utilisation de ces équipements portuaires doit faire l'objet préalablement d'une demande d'autorisation auprès de la Capitainerie, qu'il s'agisse de l'accostage, de l'amarrage ou encore du stationnement d'un bateau. Les opérateurs de croisières/randonnées, agréés par l'entreprise portuaire ne seront pas soumis à ces autorisations, mais devront limiter la durée de leur stationnement à l'embarquement et au débarquement de leurs passagers.

L'autorisation qui sera délivrée par l'entreprise portuaire, via la Capitainerie, sera subordonnée notamment :

a. à la présentation des éléments suivants :

nom du navire ou bateau avec autorisation(s) de naviguer,

attestation d'assurance à jour,

nom et compétence du capitaine ou du propriétaire,

certificat d'immatriculation du navire ou du bateau.

b. à la compatibilité du bateau avec les installations portuaires sollicitées.

L'accès aux équipements portuaires précités est strictement interdit à toute personne n'ayant aucun lien direct avec les bateaux susceptibles d'accoster ou d'y stationner.

Art. 31. Les emplacements utilisés par les bateaux, quelle que soit la durée de leur présence, sont déterminés et attribués par la Capitainerie. Les bateaux devront stationner normalement le long des appontements. L'amarrage à couple, même sans passager, est interdit. Des dérogations sont possibles pour l'avant-port où la voie d'eau est plus large : elles seront traitées au cas par cas par la Capitainerie.

Art. 32. Le programme des escales et, partant, de réservations des équipements, est établi par la Capitainerie. Les utilisateurs devront adresser suffisamment à l'avance leur demande d'utilisation de tel ou tel équipement et seront tenus de respecter le programme établi.

Les réservations des équipements se font dans l'ordre où les demandes parviennent à la Capitainerie.

L'accès aux équipements portuaires pourra être refusé par la Capitainerie pour les raisons suivantes :

incompatibilité du bateau avec la structure de l'ouvrage;

non-respect des dispositions du présent règlement et de ceux relatifs à la navigation maritime et fluviale;

tout motif d'intérêt général ou cas de force majeure qui se présenterait.

Pour les mêmes raisons, il pourra, sans préavis et sans dédommagement, être mis fin par la Capitainerie à une autorisation d'utilisation ou de stationnement.

Art. 33. Les navigateurs ou bateliers sont tenus de respecter les installations portuaires qu'ils utilisent sous leur entière responsabilité. Ceux-ci doivent veiller, à tout moment et en toutes circonstances, à ce que leur bâtiment, son équipage et ses passagers ne causent ni dommage aux ouvrages et aux autres navires, ni gêne dans l'exploitation des équipements portuaires.

Art. 34. Le capitaine du navire devra respecter toutes les règles en matière de sécurité pour l'accueil du public. Si le bateau n'est pas autorisé à stationner ou si l'ouvrage ne permet pas l'accostage de plusieurs d'entre eux, l'utilisation des installations sera limitée à un seul bateau par opération et celui-ci devra libérer rapidement l'ouvrage afin de permettre l'accostage des autres navires.

L'accès des passagers aux pontons pour l'embarquement n'est autorisé qu'après l'amarrage du navire et le débarquement préalable de tous les passagers devant le quitter.

Art. 35. Le ravitaillement en carburant est interdit sur l'ensemble des équipements portuaires. Des dérogations peuvent cependant être obtenues auprès de la Capitainerie. En revanche, les bateliers auront la faculté d'avoir recours à l'eau et à l'électricité, s'ils sont disponibles, sous réserve de respecter les conditions de délivrance.

Cette délivrance pourra être refusée en cas de litige, infraction, absence d'autorisation de stationner, installations techniques du bateau incompatibles ou non conformes, ou encore non-respect des dispositions du présent règlement. En outre, aucun branchement, aucune délivrance d'eau ou d'électricité ne devra être effectuée en l'absence d'un responsable du bateau concerné.

Art. 36. Il est formellement interdit de jeter des décombres, des ordures, des liquides insalubres ou des matières quelconques sur l'embarcadère ou dans le canal. Il est également interdit de faire un quelconque dépôt, même provisoire, sur l'ensemble des installations portuaires.

Des conventions d'enlèvement de déchets pourront cependant être conclues entre les opérateurs et l'entreprise portuaire.

Art. 37. Les usagers ne peuvent, en aucun cas, modifier les installations mises à leur disposition. Ils sont tenus de signaler sans délai à la Capitainerie toute dégradation ou anomalie qu'ils constatent, que celle-ci soit de leur fait ou non

4. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT A L'ACCESSIBILITE DE LA ZONE PORTUAIRE

Art. 38. Nul ne peut sans autorisation préalable de l'entreprise portuaire :

- a) occuper ou utiliser de manière privative le domaine portuaire;
- b) réaliser des travaux sur le domaine portuaire;
- c) organiser une manifestation récréative, sportive ou touristique sur le domaine portuaire.

Art. 39. Le quai public est constitué de la bande de terrain qui sépare le bien concédé du mur de quai et dont la largeur est indiquée dans les clauses particulières de l'acte de concession concerné.

Le quai public est réservé à l'établissement et à l'utilisation d'engins de transbordement, de voies ferrées et autres voies d'accès au quai et aux installations des usagers de l'entreprise portuaire concédante.

Art. 40. § 1^{er}. La Capitainerie contrôle l'accès au domaine portuaire.

§ 2. L'accès aux quais situés dans le domaine portuaire est réservé aux personnes en possession d'une carte d'accès qui est délivrée par le capitaine de port aux conditions fixées par lui, ou d'une carte de travail délivrée par le capitaine de port aux travailleurs portuaires et aux personnes devant se rendre dans le domaine portuaire pour motifs professionnels.

§ 3. L'utilisation des voiries publiques internes au domaine portuaire et réservées aux lieux de chargement et de déchargement doit être permise en tout temps.

§ 4. Les utilisateurs autorisés du domaine portuaire doivent veiller, après leur passage, à la bonne fermeture des grilles, portes et barrières qu'ils ont ouverts pour accéder au domaine.

§ 5. Lorsque l'accès au domaine portuaire impose l'utilisation de clés, badges ou codes d'accès, l'utilisateur autorisé doit les demander à la Capitainerie au préalable.

Art. 41. Le capitaine d'un bateau doit veiller à ce qu'aucune personne non habilitée ne soit admise à bord des bateaux ou dans les environs des quais.

Art. 42. § 1^{er}. Le capitaine d'un bateau ne peut déposer ou faire déposer sur les quais ou le long du bassin aucun câble, ancre ou autre objet de nature à encombrer la voirie ou à gêner le passage.

§ 2. Les quais doivent à tout moment être accessibles pour les personnes autorisées et leurs véhicules.

5. DISPOSITIONS SE RAPPORTANT AUX PRESTATIONS DE SERVICES NAUTIQUES ET TECHNIQUES : PILOTAGE, REMORQUAGE, AMARRAGE ET DEMARRAGE DES NAVIRES

5.1. ACCOMPAGNEMENT DE LA NAVIGATION

Art. 43. La Capitainerie exerce sa compétence sur la navigation dans le domaine portuaire et sur les changements de mouillage. Toutes les instructions, directives et ordres édictés par la Capitainerie en relation avec la navigation, doivent être suivis de manière stricte.

Art. 44. Le capitaine d'un navire de mer, ou son agent maritime, est tenu d'inscrire le navire dans le système d'information portuaire, via la Capitainerie, et de signaler les heures d'arrivée et de départ, les déhalages, ainsi que toutes les données utiles et leurs modifications. La Capitainerie peut accorder des dérogations à ces obligations dans des circonstances spéciales.

Art. 45. § 1^{er}. Chaque bateau doit être équipé d'une installation « mariphone » en bon état de fonctionnement compatible pour les communications de bateau à bateau, la réception d'informations nautiques et les communications avec les services organisés pour la navigation.

§ 2. Les bateaux équipés d'un AIS (Automatic Information System) doivent maintenir ce système en activité durant leur navigation dans le domaine portuaire.

Art. 46. Le capitaine d'un bateau qui entre ou sort du domaine portuaire, qui s'amarré ou appareille, doit immédiatement signaler ce fait à la Capitainerie. Ces communications doivent s'effectuer via le canal VHF prévu à cet effet, à défaut, par téléphone.

Art. 47. Le capitaine d'un bateau dont la pontée dépasse du bordé est tenu d'en informer la Capitainerie avant son entrée dans le domaine portuaire.

5.2. NAVIGUER DANS LE DOMAINE PORTUAIRE

Art. 48. Les bateaux qui se rendent à un poste d'amarrage doivent maintenir une vitesse adaptée et lente et respecter les limitations de vitesse prescrites par l'entreprise portuaire. Le capitaine d'un bateau à propulsion mécanique est tenu de régler la vitesse de son bateau de manière à ce qu'aucun dégât ne puisse être occasionné à d'autres bateaux, à leurs amarres, à leur cargaison ou aux ouvrages d'art du fait d'aspiration, de houle ou de toute autre cause.

Art. 49. Les ancres et tout objet saillant doivent être rentrés sur les bateaux qui se rendent à un poste d'amarrage. Des dérogations peuvent être accordées à tout moment par le capitaine de port.

Art. 50. Il est interdit à tout bateau de naviguer dans le domaine portuaire avec une ancre raclant le fond.

Art. 51. Les bateaux équipés d'une hélice d'étrave doivent modérer son utilisation aux endroits où celle-ci crée un danger pour les murs de quai, embarcadères, bouées d'amarrage, ducs d'albe et flotteurs et/ou pour les autres bateaux.

Art. 52. Les capitaines de bateaux doivent se ménager l'espace nécessaire pour ne pas gêner les mouvements des autres bateaux, conformément aux articles 44 et suivants du règlement relatif au canal maritime de Bruxelles au Rupel et aux installations maritimes de Bruxelles fixé par l'arrêté royal du 18 août 1975 ainsi qu'aux articles 38 et suivants du règlement général des voies navigables du Royaume fixé par arrêté royal du 15 octobre 1935

5.3. UTILISATION DES REMORQUEURS

Art. 53. Le recours au service de remorqueurs dans le domaine portuaire n'est pas obligatoire. Le cas échéant, la Capitainerie peut imposer l'obligation d'utiliser des remorqueurs.

Dans ce cas, peuvent seuls être utilisés pour les déhalages de bateaux les remorqueurs appartenant au(x) titulaire(s) d'une licence du (des) service(s) de remorquage.

5.4. MOUILLAGE, AMARRAGE, DEMARRAGE ET NAVIRES AMARRES

Art. 54. Les propriétaires de bateaux qui souhaitent occuper un poste d'amarrage dans le domaine portuaire, doivent être en possession d'une assurance de responsabilité prévoyant une clause de renflouage. Une copie de la police d'assurance doit être communiquée sur simple demande de la Capitainerie.

Art. 55. § 1^{er}. La Capitainerie attribue les postes d'amarrage des bateaux.

§ 2. L'attribution d'un poste d'amarrage ne dispense pas le capitaine de l'obligation de s'assurer que le poste d'amarrage est adapté et sûr pour son bateau.

§ 3. Il est interdit d'occuper un poste d'amarrage avec un bateau ou de changer de poste d'amarrage sans en avoir obtenu l'autorisation écrite de la Capitainerie.

Art. 56. Il est interdit à des tiers d'amarrer ou de démarrer des bateaux sans l'autorisation expresse et écrite de la Capitainerie.

Art. 57. Le capitaine ne peut démarrer son bateau qu'après en avoir reçu l'autorisation de la Capitainerie.

Art. 58. L'amarrage et le démarrage de bateaux dans le domaine portuaire est réservé aux membres d'équipage du bateau concerné et aux lamaneurs agréés.

Art. 59. § 1^{er}. Un bateau ne peut s'amarrer qu'aux installations d'amarrage prévues à cet effet.

§ 2. Il est interdit d'amarrer un bateau de manière telle que des ouvrages d'art, ou des dispositifs de sécurité, du domaine portuaire pourraient être endommagés par des amarres, ancres, défenses ou quelque autre moyen mis en œuvre. La circulation à terre ou l'utilisation des équipements portuaires ne peut en aucun cas être gênée.

Art. 60. § 1^{er}. Les bateaux, autorisés à amarrer en plusieurs lignes, côte à côte, doivent prendre les précautions nécessaires pour préserver de tout dégât le bateau à côté duquel ils sont amarrés. Les bateaux d'habitation ne peuvent s'amarrer en plusieurs lignes.

§ 2. Il est interdit d'attacher ou de maintenir attachés des bateaux à d'autres bateaux qui ne sont pas correctement amarrés.

Art. 61. Le capitaine d'un bateau amarré doit en informer la Capitainerie immédiatement après son arrivée. Il doit y décliner le nom du bateau, déclarer son tirant d'eau ainsi que le poste d'amarrage occupé.

Art. 62. § 1^{er}. Le capitaine est obligé de veiller à ce que son bateau, tant qu'il occupe un poste d'amarrage, soit amarré avec la compétence nécessaire. Les amarres doivent être suffisamment solides et être fixées de telle manière à ce qu'elles soient également en mesure de maintenir les bateaux amarrés côte à côte, sur plusieurs files.

§ 2. Chaque navire de mer doit être amarré au moyen d'au moins 6 amarres en bon état, appropriées pour maintenir le bateau à quai en toutes circonstances, compte tenu de son déplacement d'eau, à savoir : une amarre de pointe avant, une traversière avant, une garde montante, une amarre de pointe arrière, une traversière arrière et une garde descendante. Toutes ces lignes d'amarrage doivent être suffisamment tendues de manière à empêcher un déplacement vers l'avant, vers l'arrière ou latéral du bateau. Les lignes d'amarrage doivent être réparties entre plusieurs bittes d'amarrage et supporter une charge égale de manière à répartir proportionnellement les forces exercées.

§ 3. Le capitaine d'un bateau amarré est obligé :

1° de maintenir de manière efficace son bateau contre le quai;

2° de maintenir à tout temps son bateau à flot;

3° de placer des défenses efficaces;

4° d'adapter la longueur des lignes d'amarrage de son bateau en fonction des changements de tirant d'eau du bateau;

5° de prévoir l'éclairage requis (cf. articles 64, 65, 66).

Art. 63. Il est interdit au capitaine de mouiller des ancres. La Capitainerie peut accorder distinctement pour chaque bateau des exceptions à cette interdiction sur demande écrite préalable et moyennant respect des mesures de sécurité imposées. L'autorisation accordée est susceptible d'être retirée à tout moment par la Capitainerie.

Art. 64. Toutes les parties saillantes des bateaux amarrés doivent être signalées au moyen d'un feu blanc clair du coucher du soleil au lever du soleil.

Art. 65. Les ouvertures dans le pont doivent être convenablement éclairées et/ou condamnées du coucher du soleil au lever du soleil.

Art. 66. Les bateaux amarrés dans le domaine portuaire doivent, du coucher du soleil au lever du soleil, suffisamment éclairer le quai le long duquel ils sont amarrés, le pont et le bord du côté de la berge.

Art. 67. § 1^{er}. Le capitaine d'un bateau amarré à quai ou de bateaux amarrés côte à côte, est obligé de mettre en place une liaison piétonne à l'attention de leur équipage et des personnes appelées à bord du fait de leurs occupations, respectivement avec le quai et entre les bateaux. Cette liaison piétonne doit être réalisée conformément aux prescriptions en vigueur en la matière.

§ 2. Une bouée de sauvetage, un filet de sécurité et un éclairage suffisant doivent être prévus à proximité immédiate de l'échelle de coupée. Le filet, placé sous l'échelle, devra pouvoir supporter le poids d'une personne.

Art. 68. § 1^{er}. Sauf autorisation écrite de la Capitainerie, il est interdit au capitaine d'un bateau à propulsion mécanique amarré à quai, à un embarcadère, un duc d'albe, un flotteur ou une bouée d'amarrage, de maintenir sa machine de propulsion en marche.

§ 2. Si un bateau procède à des essais, il convient de prévoir une installation pour l'eau de refroidissement de la machine, afin d'éviter une pollution des eaux portuaires.

Art. 69. § 1^{er}. Aucun bateau ne peut rester sans surveillance dans le domaine portuaire, sauf moyennant autorisation du capitaine de port et respect des conditions émises par ce dernier. La surveillance doit être confiée à des personnes habilitées pour ce faire.

§ 2. Sur indication de la Capitainerie, le capitaine doit pouvoir déhaler son bateau vers un autre poste d'amarrage, et ce dans le délai fixé. Le capitaine de tout bateau est obligé d'avoir à bord l'équipage nécessaire pour pouvoir déhaler immédiatement.

§ 3. La présence d'un gardien suffit à bord de bateaux désarmés, à la condition que celui-ci soit apte à prendre les mesures de sécurité adaptées. Le responsable d'un tel bateau est toutefois tenu de veiller à ce que son bateau soit prêt à déhaler en cas de besoin au plus tard 6 heures après en avoir été avisé par la Capitainerie.

5.5. OBJETS FLOTTANTS, BATEAUX COULES BAS ET OBJETS IMMERGÉS, BATEAUX ET OBJETS GÊNANTS POUR LA NAVIGATION

Art. 70. § 1^{er}. Le responsable d'un bateau qui a coulé bas ou le propriétaire ou détenteur d'un objet gênant pour la navigation doit aviser immédiatement la Capitainerie de la présence de ce bateau ou objet. Dans sa communication, l'intéressé doit mentionner les circonstances et une localisation précise du bateau ou de l'objet.

§ 2. Les intéressés doivent placer, tant de jour que de nuit, des balises ou des signaux de sécurité au-dessus du bateau coulé bas ou au-dessus de l'objet gênant pour la navigation et en poursuivre la surveillance comme exigé par la Capitainerie.

§ 3. Le responsable d'un bateau qui a coulé bas ou le propriétaire ou détenteur d'un objet gênant pour la navigation doit veiller à ce que ce bateau ou objet soit remonté à la surface et éventuellement évacué de la passe navigable dans le délai fixé par le capitaine de port et conformément à la méthode de travail prescrite par ce dernier.

§ 4. Toute personne qui constate la présence d'objets (ou de personnes) tombés à l'eau doit le signaler à la Capitainerie dans les meilleurs délais.

§ 5. Il est permis de draguer et/ou de remonter à la surface tout objet ou marchandise immergé, uniquement moyennant autorisation de la Capitainerie.

5.6. SOUTAGE

Art. 71. § 1^{er}. Le patron du bateau-ravitailleur est tenu de communiquer à la Capitainerie, au moins 30 minutes avant le ravitaillement d'un navire de mer, le lieu et l'heure du début du ravitaillement, ainsi que le type et la quantité de combustible.

§ 2. Préalablement au ravitaillement d'un bateau de navigation fluviale, le patron est tenu d'en informer la Capitainerie par radiotéléphone (VHF) ou téléphone. Lors de cette communication, l'intéressé précise le poste d'amarrage ou la position du bateau, ainsi que la quantité de combustible prise.

§ 3. Le patron du bateau-ravitailleur doit informer la Capitainerie par VHF ou téléphone tant du début que de la fin des opérations de ravitaillement.

Art. 72. § 1^{er}. Le patron d'un bateau-ravitailleur n'entame le ravitaillement que lorsque le bateau-ravitailleur est correctement amarré et que si les tuyaux de ravitaillement sont en bon état d'utilisation.

§ 2. Le capitaine d'un navire de mer n'entame le ravitaillement que si les dalots sont fermés et que les tuyaux/prises de ravitaillement non utilisés sont obturés.

§ 3. Lors du ravitaillement de navires de mer, les capitaines des bateaux concernés veillent à ce qu'il ne soit procédé au ravitaillement que si la checklist de sécurité du ravitaillement est remplie de manière complète et véridique, et signée par les personnes responsables des bateaux concernés par le ravitaillement.

§ 4. Les capitaines ou patrons des bateaux concernés par un ravitaillement veillent à ce que :

1° les tuyaux de ravitaillement soient bien suspendus et offrent suffisamment de jeu;

2° l'installation de raccordement pour le ravitaillement soit bien étanche;

3° tous les trous de boulons des brides de raccordement du tuyau de raccordement soient obturés par des boulons bien serrés ou, si la fixation du tuyau de raccordement n'est possible qu'au moyen d'attaches de qualité ou de raccords rapides fabriqués à cette fin, que cette fixation soit installée de manière à prévenir les fuites;

4° des moyens suffisants soient mis en œuvre sous le raccordement du tuyau de ravitaillement pour recueillir les produits d'écoulements éventuels;

5° que les mesures à prendre dans le cas d'un arrêt d'urgence soient connues;

6° la communication entre le navire de mer et le bateau-ravitailleur soit assurée en permanence durant le ravitaillement;

7° ne soient pas effectués de travaux de soudure ou d'autres travaux de réparation pouvant provoquer un feu ouvert ou des projections d'étincelles;

8° personne ne fume.

Art. 73. § 1^{er}. Le patron du bateau-ravitailleur veille à assurer la présence à bord d'un surveillant qui contrôle le ravitaillement en permanence en restant à proximité de l'installation de commande des pompes.

§ 2. Le capitaine d'un navire de mer veille à assurer la présence sur le pont d'un surveillant qui contrôle le ravitaillement en permanence.

Art. 74. Il relève de la responsabilité du capitaine du navire de mer que les citernes à remplir soient sondées de manière régulière et selon une fréquence suffisante durant le ravitaillement.

Art. 75. Le ravitaillement doit être immédiatement suspendu s'il est constaté qu'il n'est pas satisfait à une des dispositions reprises dans les articles 71, 72 ou 73 du présent règlement.

Art. 76. Les capitaines ou patrons des bateaux concernés par un ravitaillement veillent à ce que la checklist de sécurité du ravitaillement, complétée et signée, reste à bord de leur bateau aux fins de consultation durant le ravitaillement et pendant les 24 heures suivant la fin de celui-ci.

5.7. L'EXECUTION DE TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE REPARATION

Art. 77. L'autorisation écrite de la Capitainerie est requise pour l'exécution de travaux d'entretien ou de réparation aux navires susceptibles d'être gênants ou de provoquer des dégâts.

Art. 78. § 1^{er}. L'autorisation écrite de la Capitainerie est requise pour l'exécution, à bord de bateaux à quai, de travaux d'entretien ou de réparation entraînant la projection possible d'objets incandescents ou d'étincelles.

§ 2. Les personnes qui effectuent les travaux d'entretien ou de réparation ou qui les font exécuter s'assureront toujours au préalable de l'absence à proximité de produits ou liquides inflammables dérivant à la surface de l'eau. Si tel est le cas, ces travaux ne peuvent être exécutés.

§ 3. Les travaux d'entretien ou de réparation en cours d'exécution aux navires doivent être immédiatement suspendus dès que la présence de produits ou liquides inflammables est soupçonnée ou constatée.

Art. 79. § 1^{er}. Des travaux d'entretien ou de réparation ne peuvent être effectués à bord de bateaux-citerne durant leur séjour dans le domaine portuaire, sauf sur production d'un certificat délivré par une firme reconnue comme étant spécialisée dans ce type de travaux, et reconnue comme telle par la Capitainerie, attestant que le bateau ne contient pas de gaz.

§ 2. Lorsque, dans le cas de bateaux autres que des bateaux-citerne, des travaux d'entretien ou de réparation doivent être effectués à des réservoirs à carburant ou à produits pétroliers, ou à proximité de ceux-ci, un certificat identique à celui visé au § 1^{er} du présent article doit être produit.

Art. 80. Des appareils de fourniture d'électricité ou de vapeur ne peuvent être installés le long des bateaux amarrés aux installations pétrolières ou aux postes d'amarrage spécialement aménagés pour la manipulation de produits dangereux, que moyennant autorisation écrite de la Capitainerie.

Art. 81. Il est à tout moment formellement interdit à bord de bateaux de réchauffer du brai, du goudron, des résines, de l'huile, du vernis ou d'autres substances semblables ou de préparer ces substances au moyen d'un feu. Des dérogations à cette interdiction peuvent être accordées par la Capitainerie. Un « permis de feu » sera délivré via le service technique de l'entreprise portuaire.

Art. 82. Les travaux sous-marins sont interdits sans autorisation écrite de la Capitainerie.

6. dispositions particulières se rapportant aux conditions que doivent rencontrer les bateaux amarrés en permanence dans le Domaine portuaire de bruxelles

6.1. Les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco

Art. 83. Etant donné la configuration et les dimensions du bassin Béco, à savoir :

les 5,30 m maximum de hauteur libre du pont des Armateurs,

les rétrécissements à +/- 22 m de passe navigable à hauteur des ponts des « Armateurs » et « Saintelette »,

une largeur de voie d'eau de 30 m du côté du pont des Armateurs jusqu'à 45 m du côté de l'embarcadère près du pont Saintelette,

l'obligation de laisser libre 50 m de part et d'autre d'un ouvrage d'art (en l'occurrence ici les deux ponts susvisés), et, afin de conserver 22 m de passe navigable, il y est interdit d'amarrer « à couple » et ainsi de créer des chicanes.

Art. 84. Les bateaux qui souhaitent être amarrés en permanence au bassin Béco doivent obtenir une concession écrite et préalable de l'entreprise portuaire.

Art. 85. Les bateaux amarrés en permanence, rive droite, au bassin Béco seront raccordés à l'électricité, aux égouts et au réseau de distribution de l'eau courante.

Art. 86. Les bateaux, amarrés en permanence au bassin Béco, ne peuvent avoir une longueur excédant 84 mètres et une largeur excédant 10,50 mètres, sauf dérogation de la Capitainerie.

Art. 87. Les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco, ne peuvent avoir un tirant d'eau excédant 2,50 mètres.

Art. 88. Les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco, ne peuvent avoir une hauteur de leur structure indéformable, ou fixe, supérieure, au-dessus du niveau d'eau, excédant 5 mètres. La structure excédant ces 5 mètres sera démontable ou déformable.

Art. 89. Tous les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco, devront être amarrés de manière optimale et, en toute hypothèse, avoir :

au moins 2 solides amarres avant;

au moins 2 solides amarres arrière;

au moins 2 filins croisés en proue;

au moins 2 filins croisés en poupe,

et une distance d'au moins 5 m entre eux.

Art. 90. Les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco, doivent répondre aux prescriptions du règlement de police et de navigation faisant l'objet de l'arrêté royal du 18 août 1975 et à ses modifications subséquentes.

Art. 91. Les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco, doivent disposer au minimum des documents suivants :

une lettre de jauge pour les bateaux d'intérieur

un certificat de classification de navigation intérieure relatif à la solidité de la coque

une police d'assurances couvrant le risque de renflouement éventuel. Une copie de cette police d'assurances doit être remise à l'entreprise portuaire chaque année

une police d'assurances contre les dommages résultant de l'occupation et de l'activité.

Art. 92. Le concessionnaire du bateau s'engage à ce que son bateau soit présentable, que son aspect extérieur soit toujours soigné et régulièrement entretenu.

Art. 93. Le concessionnaire du bateau doit constamment assurer la surveillance, la sécurité et l'entretien du bateau et des installations, mises à sa disposition par l'autorité portuaire comme raccordement à l'eau, électricité, etc

Art. 94. Tout dommage causé aux ouvrages de la voie d'eau ou ses dépendances, devra être immédiatement signalé à l'entreprise portuaire.

Art. 95. En cas de travaux sur les berges ou de dragage, le concessionnaire du bateau devra laisser exécuter les travaux dans le périmètre occupé et obtempérer aux éventuelles demandes d'évacuation de son bateau.

Art. 96. L'entreprise portuaire se réserve enfin le droit d'émettre des recommandations architecturales et paysagères, afin d'intégrer de façon optimale les bateaux à l'environnement urbain du bassin Béco.

Sauf dérogation de l'entreprise portuaire, les bateaux amarrés en permanence au bassin Béco doivent, par exemple, respecter les recommandations architecturales et paysagères suivantes :

L'occupation du quai (en ce compris la pierre de couronnement) par des installations fixes (clôtures, plantations, etc) est interdite. Sont également prohibées sur le quai des installations amovibles telles que mobilier de terrasse, plantes en pots, panneaux publicitaires, etc. L'entretien et la propreté du bateau et du quai seront effectués et maintenus par le propriétaire du bateau.

comme le gabarit des bateaux est fonction du passage sous les ponts, le tirant d'air maximum est de 5 m. La surélévation ne doit pas créer d'effet d'écran entre le quai et la voie d'eau. Les installations de navigation ou spécifiques au bateau sont autorisées au-delà des dimensions du gabarit de navigation si elles sont amovibles ou escamotables.

les pastiches faisant référence à l'architecture navale étrangère aux types fluviaux européens sont prohibés. L'ensemble des structures apparentes et des revêtements sera réalisé en métal, bois, verre ou toile. Le verre sera de type clair, non réfléchissant et non coloré. Les terrasses sur étage au-dessus du pont ne seront pas couvertes. Les ponts et terrasses présenteront un aspect de métal ou de bois peint ou naturel. Enfin, les couleurs traditionnelles de l'architecture fluviale européenne seront privilégiées.

les systèmes d'amarrage devront être intégrés à l'architecture du bateau. Les passerelles devront présenter un aspect architectural léger et prolonger l'aspect architectural du bateau.

un système d'éclairage embarqué susceptible de gêner l'équilibre général des ambiances lumineuses dans lesquelles il s'inscrit, ou pouvant provoquer un éblouissement des usagers de la voie d'eau, est interdit. L'éclairage des abords et des accès se fera à partir du bateau. L'éclairage du bateau à partir de points lumineux posés à quai est prohibé.

seules les boîtes aux lettres fournies par l'entreprise portuaire seront admises. Elles porteront le n° de bollard correspondant à l'emplacement du bateau.

quant aux enseignes, la réglementation de la Ville de Bruxelles s'applique. Les lettres ou le support des lettres ne seront pas lumineux, mais pourront être éclairés par des spots.

les équipements techniques tels que paraboles, réservoirs, etc, placés à l'extérieur et visibles sont prohibés. Seuls les éléments techniques de navigation, d'ancrage, de manœuvres, de gréement et d'amarrage seront visibles.

L'utilisation de systèmes d'amplification des sons est limitée au besoin de sonorisation dans la limite de l'enceinte du bateau.

6.2. Les bateaux amarrés en permanence digue du canal à Anderlecht

Art. 97. Le stationnement des bateaux d'habitation n'est, en principe, autorisé que dans une seule zone qui se trouve à Anderlecht, digue du Canal, en rive droite.

Art. 98. L'entreprise portuaire se réserve cependant le droit d'ouvrir d'autres emplacements dans le domaine portuaire pour l'amarrage de bateaux d'habitation.

Art. 99. Le concessionnaire du bateau doit déclarer la nature de l'emplacement occupé : soit à vocation exclusivement d'habitation, à usage professionnel ou commercial, mixte ou encore à titre de stationnement permanent et sans activité à bord. Il doit fournir à l'entreprise portuaire le n° de téléphone d'une personne contactable en permanence.

Art. 100. Les bateaux d'habitation doivent répondre aux prescriptions du règlement de police et de navigation faisant l'objet de l'arrêté royal du 18 août 1975 portant règlement de police et de navigation du canal de Bruxelles au Rupel et du port de Bruxelles.

Art. 101. Les bateaux d'habitation doivent disposer au minimum des documents suivants :

une lettre de jauge pour les bateaux d'intérieur;

un certificat de classification de navigation intérieure relatif à la solidité de la coque;

une police d'assurances couvrant le risque de renflouement éventuel. Une copie de cette police d'assurances doit être remise à l'entreprise portuaire chaque année;

une police d'assurances contre les dommages résultant de l'occupation et de l'activité (peut-être combinée avec la police visée au point précédent du présent article).

Art. 102. Le contrat de concession ne vaut pas autorisation de circulation sur les chemins de halage, ni occupation de la berge. Une autorisation complémentaire de l'entreprise portuaire est nécessaire à cet effet.

Art. 103. Le concessionnaire du bateau a la charge d'entretenir en bon état de propreté le plan d'eau et les berges aux abords de son bateau. Tout rejet direct dans le canal ou tout dépôt en rive sont interdits.

Art. 104. Le concessionnaire du bateau s'engage à ce que son bateau soit présentable, que son aspect extérieur soit toujours soigné et régulièrement entretenu.

Art. 105. Le concessionnaire du bateau doit constamment assurer la surveillance, la sécurité et l'entretien du bateau et des installations mises à sa disposition par l'entreprise portuaire comme le raccordement à l'eau, électricité, etc.

Art. 106. Tout dommage causé aux ouvrages de la voie d'eau ou ses dépendances, devra être immédiatement signalé à l'entreprise portuaire.

Art. 107. En cas de travaux sur les berges ou de dragage, le concessionnaire du bateau devra laisser exécuter les travaux dans le périmètre occupé et obtempérer aux éventuelles demandes d'évacuation de son bateau.

7. PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'INTEGRITE, DE LA SECURITE ET DE LA SANTE DANS LA ZONE PORTUAIRE ET DU CANAL

7.1. LA CONSERVATION EN L'ETAT DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE

Art. 108. § 1^{er}. Il est interdit à toute personne non désignée à cette fin par l'entreprise portuaire, de manipuler, déplacer voire d'entrer en contact avec un appareil/engin et ses équipements quels qu'ils soient, appartenant à l'entreprise portuaire.

§ 2. Les prises d'eau mises gracieusement à disposition par l'entreprise portuaire sont destinées à l'usage exclusif de la navigation intérieure et ce uniquement pour le remplissage des réservoirs d'eau potable. Pour ce qui concerne la navigation maritime, l'autorisation doit en être demandée à la Capitainerie qui avertira le personnel technique de l'entreprise portuaire prévu à cette fin.

§ 3. Il n'est permis aux tiers d'utiliser les moyens de signalisation, comme le matériel de sauvetage et de protection, qu'en cas de nécessité, uniquement.

Art. 109. Il est interdit, sans autorisation écrite de la Capitainerie, de prendre du courant électrique ou de l'eau dans le domaine portuaire, à l'exception des prises d'eau mentionnées dans l'article 108, § 2 du présent règlement.

Art. 110. Il est interdit de déposer des marchandises, de placer des véhicules ou du matériel devant ou sur les taques couvrant les puits où sont installés les compteurs d'eau : ces compteurs doivent être toujours accessibles. Il est également interdit de bloquer ou d'empêcher l'utilisation de quais de chargement ou de déchargement.

Art. 111. Il est interdit d'endommager ou de souiller les quais, ponts, écluses, engins de levage, outils, entrepôts de marchandises ou tout objet de quelque nature qu'il soit appartenant au domaine public.

Art. 112. Le capitaine est tenu de prendre les précautions nécessaires de sorte que son bateau ne provoque ni avarie, ni dégât ou accident et ne mette pas en danger la sécurité des personnes, bateaux et/ou engins.

Art. 113. Il est interdit de jeter, de laisser tomber, de pomper ou de laisser s'écouler dans l'eau du domaine portuaire tout objet ou matière de nature quelconque.

Art. 114. § 1^{er}. Le capitaine d'un bateau ou l'utilisateur des installations portuaires qui

1° occasionne des dégâts à un ouvrage d'art, une installation ou un appareil portuaire ou à un autre bateau;

2° perd ou menace de perdre un chargement, du combustible ou des objets;

3° découvre un obstacle, une souillure ou un dégât aux installations portuaires;

4^e st souillé par une matière polluante, indépendamment de sa nature ou de son origine est tenu de le signaler immédiatement à la Capitainerie.

§ 2. Cette déclaration ne dispense pas le capitaine du bateau ou l'utilisateur des installations portuaires de prendre en personne les mesures nécessaires pour prévenir un nouveau sinistre.

7.2. SECURITE, SANTE, HYGIENE ET ENVIRONNEMENT

Art. 115. Il est interdit d'allumer un feu à flamme nue dans le domaine portuaire et à bord des bateaux. La Capitainerie peut accorder des dérogations à cette règle, suivant l'article 81.

Art. 116. Il est interdit de laisser échapper d'un bateau ou du quai de la vapeur, des gaz, fumées et liquides si cet échappement est de nature à présenter un danger ou à occasionner des dégâts.

Art. 117. § 1^{er}. Le capitaine d'un bateau qui a été souillé par une substance polluante, quelle que soit sa nature ou sa provenance, est tenu de signaler cet incident à la Capitainerie avant d'entrer dans le domaine portuaire de Bruxelles.

§ 2. Cette communication ne dégage pas le capitaine du bateau de son obligation de prendre lui-même les mesures nécessaires pour prévenir un nouveau sinistre.

§ 3. Il est interdit à ces bateaux d'entrer dans le domaine portuaire sans autorisation écrite du capitaine de port.

Art. 118. § 1^{er}. Le capitaine, ou tout membre d'équipage d'un bateau à bord duquel se déclare un incendie, doit en informer dès que possible la Capitainerie et les services locaux de lutte contre les incendies.

§ 2. Ces communications ne dégagent pas le capitaine du bateau de son obligation de prendre lui-même les mesures nécessaires pour limiter les dégâts et prévenir un nouveau sinistre.

Art. 119. § 1^{er}. Le capitaine, ou tout membre d'équipage d'un bateau menaçant de couler bas, est tenu d'en informer dès que possible la Capitainerie.

§ 2. Cette communication ne dégage pas le capitaine du bateau de son obligation de prendre lui-même les mesures nécessaires pour limiter les dégâts et prévenir un nouveau sinistre.

Art. 120. La Capitainerie est compétente pour prendre, sans formalités, les mesures conservatoires nécessaires à l'égard de bateaux ou d'objets abandonnés

Art. 121. Le capitaine d'un bateau transportant une cargaison sous fumigation, est tenu d'en informer la Capitainerie 24 heures au moins avant son arrivée. La signalisation réglementaire prévue doit être appliquée.

Art. 122. Une autorisation de la Capitainerie est requise pour procéder à la destruction de vermine et d'insectes et/ou pour procéder à des opérations de désinfection à bord de bateaux ou d'installations se trouvant dans le domaine portuaire.

Art. 123. § 1^{er}. Le capitaine d'un bateau est tenu de se conformer de manière stricte à toutes les dispositions du règlement international de l'Organisation Mondiale de la Santé, ainsi qu'aux directives qui seraient communiquées à ce propos par les mandataires ou fonctionnaires habilités ou désignés à cet effet.

§ 2. Les cas de maladie de nature douteuse qui surviendraient au sein de l'équipage durant le voyage et/ou durant le séjour dans le domaine portuaire, doivent immédiatement être portés à la connaissance de la Capitainerie et de l'inspecteur sanitaire compétent de l'Etat.

Art. 124. La Capitainerie est compétente pour faire évacuer des bateaux du domaine portuaire ou pour en refuser l'accès au domaine portuaire, pour motifs d'ordre, de sécurité ou d'hygiène.

Art. 125. L'utilisation d'eau du canal en tant qu'eau potable, ainsi que l'utilisation de cette eau pour le nettoyage de denrées alimentaires, de vaisselle et d'ustensiles de cuisine est interdite.

Art. 126. § 1^{er}. Dans le domaine portuaire, le dépôt de déchets n'est autorisé que dans les récipients mis à disposition à cet effet et est exclusivement réservé aux passagers des bateaux amarrés dans le domaine portuaire.

§ 2. Les balayures provenant des cales et rassemblées sur le pont des bateaux doivent être humidifiées ou recouvertes de manière à empêcher la diffusion de poussière.

§ 3. Les déchets provenant du bateau lui-même et de sa cargaison doivent être triés et collectés sélectivement.

§ 4. Les concessionnaires et manutentionnaires de marchandises ne peuvent abandonner des déchets sur le domaine portuaire. Si la présence de déchets abandonnés est constatée, la Capitainerie réclamera l'évacuation des déchets endéans un délai déterminé. En cas de refus de nettoyage des souillures, la Capitainerie est compétente pour prendre d'office les mesures nécessaires pour faire procéder à l'évacuation des déchets aux frais, risques et périls des auteurs en défaut.

7.3. L'EXERCICE D'ACTIVITES DIVERSES

Art. 127. La présence et l'utilisation dans le domaine portuaire de bateaux à voiles, à rames ou à moteur ou d'autres petites embarcations sont autorisées. Toutefois, l'utilisation de jetski, de planches à voile et autres glisses aéro-tractées est soumise à l'autorisation préalable et écrite de la Capitainerie.

Art. 128. § 1. Hormis autorisation écrite du capitaine de port, il est interdit :

1° de chasser ou d'attraper des oiseaux dans le domaine portuaire;

2° de pêcher dans le domaine portuaire;

3° de laisser courir librement des animaux, tant sur le pont des bateaux à quai que dans le domaine portuaire.

§ 2. Les activités récréatives à caractère nautique sont autorisées dans le domaine portuaire, mais ne sont pas prioritaires par rapport à la navigation commerciale. Des avis à la batellerie peuvent réserver certaines zones aux activités récréatives à caractère nautique durant des périodes déterminées.

Art. 129. Hormis permission préalable écrite ou autorisation du capitaine de port, il est interdit de se livrer à un commerce ambulancier dans le domaine portuaire.

Vu pour être annexé à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 2010 portant adoption du règlement régional de police du canal et du Port de Bruxelles :

Le Ministre-Président,

CH. PICQUE

La Ministre de tutelle,

Mme B. GROUWELS