

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2014/27226]

15 MAI 2014. — Arrêté du Gouvernement wallon portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant pour la Région wallonne certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume

Le Gouvernement wallon,

Vu l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

Vu le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des Voies hydrauliques et plus particulièrement les articles 2, alinéa 2, 2°, 3, § 4, 2°, et 4bis, alinéa 1^{er};

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 2009 fixant l'entrée en vigueur du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques ainsi que des modalités de désignation des policiers domaniaux et des fonctionnaires habilités à infliger les amendes administratives;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 septembre 2002 concernant les règles applicables aux concessions domaniales relatives aux infrastructures de tourisme fluvial sur les voies navigables de la Région wallonne;

Vu l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant le Règlement général des voies navigables du Royaume;

Considérant l'arrêté royal du 7 septembre 1950 établissant les règlements particuliers de certaines voies navigables;

Considérant l'arrêté royal du 24 septembre 2006 portant fixation du règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures du Royaume et ses arrêtés modificatifs;

Considérant l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables, en particulier l'article 20;

Considérant le Code européen des Voies navigables intérieures (C.E.V.N.I.) adopté par le Groupe de Travail des Transports par Voies navigables du Comité des Transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. par la résolution n° 24 du 15 novembre 1985, et ses modifications ultérieures;

Vu l'avis de la Cellule autonome d'avis en développement durable en date du 13 mars 2014;

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 55.995/4 rendu le 7 mai 2014 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le conseil d'Etat;

Sur proposition du Ministre ayant les voies hydrauliques dans ses attributions,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}. — *Dispositions préliminaires*

Article 1^{er}. Définitions

Dans le présent arrêté, on entend par :

1° généralités :

a) activités récréatives : ensemble d'activités de loisir pratiqué sur la voie d'eau, seul ou en groupe, avec l'assistance d'un moniteur ou non et qui a, notamment, pour objectif le bien-être et la détente;

b) avis à la batellerie : informations ou prescriptions à caractère temporaire destinées aux conducteurs et usagers, et consultables sur le portail internet de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie, aux écluses, ainsi que par tout moyen de communication;

c) bief : plan d'eau compris entre deux ou plusieurs ouvrages;

d) conducteur : personne responsable de la conduite d'un bateau;

e) cote de retenue des eaux : niveau instantané auquel s'établit le plan d'eau à un endroit déterminé;

f) défenses amovibles : éléments déposés contre la coque d'un bateau afin de le protéger lors de manœuvres telles un amarrage;

g) domaine : le domaine public régional des voies hydrauliques;

h) étiage : niveau ou débit des basses eaux;

i) gestionnaire : la Direction générale opérationnelle en charge de la gestion des voies hydrauliques;

j) horaire de manœuvre : période endéans laquelle un ouvrage est manœuvré pour assurer son franchissement;

k) infrastructure de tourisme fluvial : halte nautique, relais nautique ou port de plaisance en fonction du niveau de services offerts en ce compris l'eau, l'électricité, les sanitaires tels que définis dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 septembre 2002 concernant les règles applicables aux concessions domaniales relatives aux infrastructures de tourisme fluvial sur les voies navigables de la Région wallonne;

l) Ministre : le Ministre qui a les voies hydrauliques dans ses attributions;

m) mouillage : hauteur entre la cote de retenue des eaux et le fond de la voie d'eau ou de l'ouvrage;

n) niveau de flottaison normal : niveau de référence du plan d'eau garantissant le tirant d'eau admis tel qu'il est défini dans les règlements particuliers;

o) ouvrage : ouvrage d'art au sens du point 6 du présent article;

p) passe navigable : largeur de référence d'une section de la voie d'eau où les bateaux sont autorisés à naviguer au tirant d'eau et au tirant d'air admis;

q) permis de circulation : autorisation délivrée par le gestionnaire d'effectuer un voyage;

r) personnel de manœuvre : personnel affecté à la manœuvre des ouvrages;

s) personne qui a autorité : personne responsable ou chargée de la surveillance d'une installation flottante ou d'un bateau en stationnement;

t) règlements particuliers : ensemble de dispositions arrêtées par le Ministre ayant valeur de norme juridique applicable spécifiquement aux voies hydrauliques et grands ouvrages hydrauliques définis aux annexes 1^{re} et 2 du présent arrêté;

- u) sassement : remplissage ou vidange d'un sas ou translation d'un bac;
- v) usager : toute personne autre que le conducteur d'un bateau ou que la personne qui a autorité;
- 2° répartition générale :
- a) bateau : toute embarcation, motorisée ou non, en ce compris les objets sans déplacement d'eau et les hydravions, utilisée ou apte à être utilisée comme moyen de transport par eau;
- b) bateau de plaisance : tout bateau utilisé à des fins récréatives à l'exclusion des bateaux à passagers;
- c) engins nautiques motorisés : bateaux destinés au sport ou à la récréation sur l'eau, évoluant à une vitesse supérieure à celle autorisée en glissant sur l'eau. Ils sont classés en trois catégories :
- les engins de type hors-bord;
- les engins de type motos d'eau avec selle, appelé également scooter d'eau ou runabout ont une stabilité assurée à l'arrêt et une manœuvrabilité garantie à faible vitesse. Ils disposent généralement de deux ou trois places assises;
- les engins de type moto d'eau avec bras articulé aussi dénommé jet-ski stand-up ou jet ski, sont des engins, dont la stabilité et la manœuvrabilité ne sont assurées ni à l'arrêt ni à faible vitesse, se conduisent généralement debout ou à genoux, au moyen d'un bras articulé;
- d) bateau à passagers : tout bateau aménagé ou utilisé pour le transport de plus de douze passagers;
- e) bateau avitailleur : bateau dont la longueur est inférieure à 35 mètres. spécialisé dans le ravitaillement des bateaux, en marche ou en stationnement, principalement en carburant, en fuel domestique, huile de vidange, gaz et eau potable;
- 3° dimensions des bateaux :
- a) longueur maximum : longueur hors tout;
- b) largeur maximum : largeur hors tout;
- c) enfoncement ou tirant d'eau du bateau : distance verticale mesurée depuis la ligne de flottaison du bateau jusqu'à son point le plus bas;
- d) tirant d'air du bateau : la distance verticale entre le niveau du plan d'eau et la partie la plus haute du bateau;
- e) tirant d'eau admis : enfoncement maximum autorisé;
- f) dimensions maximales autorisées : mesures comprenant les longueurs, largeur, tirant d'eau maximum telles que définies dans les règlements particuliers;
- 4° dimensions des ouvrages d'art :
- a) longueur utile d'un ouvrage : longueur de référence d'un ouvrage utilisée pour déterminer la longueur maximum d'un bateau admis à franchir seul l'ouvrage ou la longueur cumulée maximum de plusieurs bateaux admis à franchir ensemble l'ouvrage;
- b) largeur utile d'un ouvrage : largeur de référence d'un ouvrage utilisée pour déterminer la largeur maximum d'un bateau admis à franchir seul l'ouvrage ou la largeur cumulée maximum de plusieurs bateaux admis à franchir ensemble l'ouvrage;
- c) hauteur libre : distance verticale minimum entre le niveau de flottaison normal et la face intérieure du pont ou de l'ouvrage ou sous une ligne à haute tension sur la largeur de la passe navigable;
- 5° exploitation :
- a) manœuvre d'un bateau : art de conduire dont la difficulté réside à parvenir à prendre en compte tous les paramètres contribuant au déplacement du bateau et qui consiste essentiellement pour celui qui le dirige à donner des ordres de barre, de propulsion et d'une manière générale à diriger un équipage afin de placer le bateau dans une position prédéterminée ou à suivre une trajectoire et ce en toute sécurité;
- b) manœuvre d'un ouvrage : ensemble des opérations utiles et nécessaires au franchissement par un bateau d'un ouvrage;
- c) stationnement : un bateau est en stationnement lorsqu'il est ancré ou amarré à un point fixe;
- d) service régulier : tout bateau est en service régulier, lorsqu'il part et arrive à jours et à heures fixes, à des ports prédéterminés et qu'il franchit les ouvrages suivant un horaire prédéterminé;
- e) piste de vitesse : section ou partie de plan d'eau sur laquelle certains bateaux ou engins naviguent à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie d'eau;
- 6° ouvrages d'art :
- a) ouvrage de franchissement : ouvrage destiné au franchissement d'une chute tel qu'une écluse, un ascenseur à bateau ou un plan incliné;
- b) écluse : ouvrage de franchissement d'une chute par variation du plan d'eau à l'intérieur d'une chambre ou sas;
- c) ascenseur à bateau : ouvrage de franchissement d'une chute par translation verticale d'un bac au moyen de pistons ou de câbles;
- d) plan incliné : ouvrage de franchissement d'une chute par translation d'un bac sur un plan incliné;
- e) barrage : ouvrage construit en travers du lit d'un cours d'eau naturel destiné à retenir les eaux;
- f) barrage en rivière : ouvrage qui permet de réguler la cote de retenue des eaux;
- g) barrage réservoir : grand ouvrage hydraulique et ses éventuels pré-barrages, destinés au stockage de l'eau;
- h) porte de garde : ouvrage de sécurité qui permet d'isoler une partie de bief.

Art. 2. Champ d'application

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à l'ensemble des voies hydrauliques reprises dans le domaine public régional des voies hydrauliques ainsi qu'aux grands ouvrages hydrauliques tels qu'ils sont définis aux annexes 1^{re} et 2.

CHAPITRE II. — *Des règles de navigation***Art. 3.** Généralités

§ 1^{er}. Sauf autorisation du Ministre compétent ou de son délégué :

a) aucun bateau n'est admis à naviguer ou stationner si, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'un défaut d'entretien, d'excès de chargement ou d'avaries, il est en danger de couler bas;

b) aucun bateau n'est admis à naviguer si, chargement compris, ses dimensions ne respectent pas les dimensions maximales autorisées des bateaux telles que reprises dans les règlements particuliers et ne permettent pas le passage en sécurité aux ouvrages;

c) tout chargement des bateaux se trouve à 0,10 mètre au moins en retrait de son bord externe et est arrimé de façon telle à ce qu'il ne puisse pas être projeté dans la voie d'eau.

§ 2. Dans des cas exceptionnels et pendant les étiages, le tirant d'eau admis peut être réduit et les conducteurs, ainsi que les usagers en sont informés par avis à la batellerie.

§ 3. La largeur et la position de la passe navigable ainsi que le niveau de flottaison normal de chaque bief sont fixés dans les règlements particuliers.

§ 4. Les dispositions en matière de navigation en régime de crue ou de hautes eaux sont fixées dans les règlements particuliers.

Art. 4. Règles de route, vitesse et conduite, période de navigation et navigation de nuit

§ 1^{er}. Règles de route, vitesse et conduite

Les conducteurs effectuent des manœuvres uniquement lorsque les circonstances locales le permettent sans risque pour la conservation du domaine.

En application de l'article 20, §§ 1^{er} et 2, de l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume, la conduite d'un bateau par un seul homme d'équipage est interdite en régime de crue.

La vitesse et la conduite d'un bateau sont adaptées aux circonstances locales de manière à ne pas causer de dégât au domaine par la production de vagues et remous nuisibles.

Il appartient à chaque conducteur de prendre la décision de naviguer ou non en fonction de son expérience personnelle, des dimensions et du type de bateau qu'il conduit, de la puissance de ses moteurs, de la visibilité et du débit de la rivière.

Sous réserve des règles spécifiques déterminées au présent article, les dispositions en matière de vitesse d'un bateau par rapport à la rive sont fixées dans les règlements particuliers.

Les règles suivantes sont d'application pour la pratique de la navigation à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie par les engins nautiques motorisés :

1° les engins de type moto d'eau avec bras articulé ou jet-ski naviguent uniquement dans les pistes de vitesse réservées à cet effet;

2° les engins de type moto d'eau avec selle ou scooter sont autorisés à naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie, soit :

a) dans les pistes de vitesse réservées aux jet-ski lorsqu'ils évoluent en slaloms ou en trajectoires irrégulières à la manière des jet-ski;

b) dans les autres pistes de vitesse lorsqu'ils naviguent à la manière des hors-bords en trajectoires régulières ou lors de la traction de skis nautiques;

3° les engins de type hors-bord sont autorisés à naviguer à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée sur la voie dans les pistes de vitesse qui ne sont pas réservées exclusivement aux jet-ski.

Leur vitesse est toutefois limitée à 60 km/h maximum.

Les pistes de vitesse et les engins y spécifiquement autorisés à naviguer sont définis dans les règlements particuliers.

§ 2. Périodes de navigation

Dans chaque bief, la navigation est autorisée 24h/24, sauf pour les voies de classe I où la navigation est autorisée pendant une période égale au plus large des horaires de manœuvre des ouvrages situés aux extrémités de ce bief, allongé tant en début qu'en fin de journée du temps nécessaire à parcourir ce bief.

Les règlements particuliers déterminent les horaires d'ouverture des pistes de vitesse et d'exercice des activités récréatives et sportives.

Le Ministre ou son délégué peut accorder, aux conditions qu'il fixe, des dérogations temporaires relativement aux horaires de manœuvres des ouvrages ou dans les cas visés à l'alinéa 2, aux horaires des activités récréatives et sportives.

§ 3. Règles relatives à la navigation de nuit

Un projecteur peut être uniquement employé durant le temps nécessaire à la reconnaissance des lieux ou des obstacles et au franchissement des ponts. Lors du croisement d'un bateau en marche, ce projecteur est éteint ou remplacé par une lumière non aveuglante.

Les bateaux ralentissent leur marche à l'approche de tout bateau amarré.

Les bateaux sont munis d'un matériel de radiotéléphonie tel un mariphone branché sur le canal VHF 10.

Art. 5. Stationnement

§ 1^{er}. Le stationnement, la mise à l'eau ou à terre des bateaux ainsi que l'embarquement et le débarquement des marchandises et des personnes s'exercent exclusivement dans les ports ou aux endroits et conditions désignés à cet effet dans les règlements particuliers.

§ 2. Les remorques ou les appareils mobiles utilisés pour mettre les bateaux à l'eau ou pour les en retirer sont écartés immédiatement des rampes de mise à l'eau.

§ 3. Il est interdit d'exposer sur la voie d'eau des bateaux de plaisance en vue de la vente.

§ 4. Sauf dérogations reprises dans les règlements particuliers, les bateaux ne sont pas autorisés à stationner à moins de 50 mètres des barrages.

§ 5. Dispositions générales concernant l'utilisation des infrastructures de tourisme fluvial :

1° les quais et pontons d'accostage des infrastructures de tourisme fluvial sont exclusivement réservés au stationnement des bateaux de plaisance qui sont affectés à des activités non sportives et non commerciales; l'arrêt et le stationnement des bateaux à passagers y sont interdits;

2° les infrastructures sont ouvertes toute l'année;

3° les dimensions maximales des bateaux de plaisance admis sont définies dans les règlements d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure de tourisme fluvial;

4° le stationnement dans les haltes nautiques n'est autorisé qu'entre le lever et le coucher du soleil;

5° le stationnement dans les relais nautiques n'est autorisé que pendant maximum sept jours calendrier successifs;

6° le stationnement dans les ports de plaisance est autorisé sans limitation de durée; une zone y est réservée aux bateaux de plaisance de passage;

7° des dérogations aux 1° à 6° sont, néanmoins, admises et figurent dans le règlement particulier de la voie concernée.

Art. 6. Permis de circulation

Le permis de circulation est obligatoire pour tous les voyages sur les voies hydrauliques situées en Région wallonne et ce même sans franchissement d'ouvrage. Le Ministre détermine les modalités pour sa délivrance.

Pour les bateaux de plaisance naviguant sur les voies hydrauliques situées en Région wallonne sans franchissement d'ouvrages manœuvré ou sans franchissement des limites de la Région, le permis de circulation est réputé détenu par le fait même d'être en conformité avec la réglementation sur l'immatriculation des bateaux de plaisance.

Pour les autres bateaux, le permis de circulation est réputé détenu par le conducteur dès que celui-ci a obtenu le numéro officiel de voyage établi par le gestionnaire.

Pour les bateaux avitailleurs qui ne franchissent pas d'ouvrage d'art ou les limites de la Région, un seul permis de circulation doit être détenu par jour.

Art. 7. Défenses amovibles

Les défenses amovibles des bateaux sont flottantes et portent la marque d'identification du bateau auquel elles appartiennent.

L'usage de pneus en tant que défense est interdit sauf dérogation accordée par le Ministre ou son délégué et ce uniquement aux conditions suivantes :

1° introduire une demande motivée auprès du gestionnaire reprenant le nom et l'immatriculation du bateau concerné;

2° s'engager à indemniser la Région wallonne et les autres usagers, conducteurs ou personnes qui ont autorité en cas de dommage provoqué par les pneus provenant de leur matériel;

3° procéder au marquage à chaud des pneus pour les rendre identifiables en cas de perte;

4° utiliser un mode de fixation qui empêche le vandalisme;

5° enlever les pneus visés au 3° lors du franchissement des ouvrages.

Art. 8. Passage des ouvrages manœuvrés

§ 1^{er}. Ordre de passage

Le passage des ouvrages manœuvrés s'effectue dans l'ordre suivant :

1° les bateaux portant un feu ordinaire bleu scintillant ou scintillant rapide, dans leur ordre d'arrivée;

2° les bateaux affectés à un service régulier durant les plages horaires approuvées par le gestionnaire;

3° tous les autres bateaux dans leur ordre d'arrivée.

Relativement au 2° de l'alinéa précédent, les horaires de passage sont affichés aux ouvrages de franchissement. Lorsqu'un voyage perd son caractère de régularité, le bateau cesse de jouir de la présente priorité.

§ 2. Règles applicables à tout type d'ouvrage manœuvré

A l'approche d'un ouvrage manœuvré, tout conducteur avertit de son arrivée le personnel de manœuvre et se conforme à ses instructions. Les ouvrages et bureaux d'émission équipés d'une installation de radiotéléphonie, telle que le mariphone, sont mentionnés aux règlements particuliers ainsi que le canal d'appel VHF.

Les bateaux en attente de manœuvre d'un ouvrage s'amarrent dans l'ordre de leur arrivée. Les conducteurs reprennent leur marche uniquement après avoir reçu l'autorisation du personnel de manœuvre et restent dans les ouvrages seulement pendant le temps strictement nécessaire à la manœuvre.

Les horaires de manœuvres aux ouvrages sont repris dans les règlements particuliers.

Le Ministre ou son délégué peut accorder, aux conditions qu'il fixe, une dérogation relative aux horaires de manœuvres des ouvrages.

§ 3. Règles spécifiques pour les ouvrages de franchissement

Dès que le personnel de manœuvre l'autorise, les conducteurs font avancer les bateaux lentement et les amarrent en utilisant les dispositifs prévus à cet effet. Pendant le sassement, la manœuvre des amarres est assurée de façon telle à empêcher tout mouvement du bateau dommageable pour le sas, le bac de l'ouvrage, les équipements et les protections. Les bateaux restent amarrés jusqu'à l'ouverture complète de la porte.

Des tronçons délimités peuvent être réservés aux bateaux appelés pour le premier sassement à venir.

Les bateaux sont autorisés à franchir un ouvrage seulement si le délai est suffisant afin de permettre une manœuvre complète endéans l'horaire de manœuvre.

Il est interdit de toucher aux parties des ouvrages avec des perches, crocs, gaffes et autres engins susceptibles de causer un dommage aux ouvrages.

Sauf dérogations prévues par le Ministre ou son délégué, un bateau est admis dans un ouvrage uniquement lorsque sa longueur, gouvernail compris, est inférieure à 0,30 mètre au moins et sa largeur à 0,20 mètre au moins des longueurs et largeurs utiles de l'ouvrage. Toutefois, aux ouvrages dont la largeur utile n'excède pas 5,20 mètres, la largeur du bateau est impérativement inférieure de 0,10 mètre à celle de l'ouvrage à franchir. Au même titre, les bateaux dont la largeur n'excède pas 5,10 mètres sont admis à toutes les écluses dont la largeur utile est supérieure à 5,20 mètres, sans excéder 5,30 mètres.

Plusieurs bateaux sont admis bord à bord dans le sas ou le bac à la condition que leur largeur totale soit :

- 1° inférieure de 0,30 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de deux bateaux;
- 2° inférieure de 0,40 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de trois bateaux;
- 3° inférieure de 0,50 mètre à la largeur utile de l'ouvrage, lorsqu'il s'agit de quatre bateaux.

Plusieurs bateaux sont admis l'un derrière l'autre dans le sas ou le bac de l'ouvrage à la condition que la longueur utile de l'ouvrage soit supérieure à la longueur totale des bateaux :

- 1° augmentée de 1,50 mètres lorsqu'il s'agit de deux bateaux;
- 2° augmentée de 2,00 mètres lorsqu'il s'agit de trois bateaux;
- 3° augmentée de 2,50 mètres lorsqu'il s'agit de quatre bateaux.

Les membres d'équipage nécessaires à la manœuvre des bateaux restent à bord durant celle-ci.

Le personnel de manœuvre dispose d'un registre sur lequel tout conducteur ou toute personne qui a autorité inscrit ses réclamations concernant le service fourni.

En cas d'étiage, le Ministre ou son délégué a autorité pour opérer des regroupements de bateaux. Au besoin, la mesure peut concerner l'ensemble des bateaux.

Pendant le sasement, la manœuvre des amarres est assurée de telle sorte qu'il ne se produise pas de chocs contre les bajoyers, les parois des bacs, les portes, les dispositifs de protection et de manœuvre et de manière plus générale qu'elle ne porte pas atteinte à l'intégrité des ouvrages d'art.

Des points d'approvisionnement en eau alimentaire sont mis à la disposition des usagers à certains ouvrages mentionnés aux règlements particuliers. Le déroulement des sasements ne peut pas être retardé du fait du prélèvement d'eau.

§ 4. Règles spécifiques aux ponts mobiles

Les ponts mobiles sont seulement manœuvrés pour la durée du passage des bateaux et uniquement dans l'hypothèse où ce passage n'est pas possible par l'abaissement des éléments mobiles des bateaux.

Art. 9. Passage des barrages et sous les ponts, passerelles et parties aériennes d'ouvrages d'art

§ 1^{er}. Passage des barrages

Tout passage des barrages est interdit en dehors des infrastructures spéciales définies dans les règlements particuliers.

§ 2. Passage sous les ponts, passerelles et parties aériennes d'ouvrages d'art

Les hauteurs libres, la position et la largeur de la passe navigable sont fixées dans les règlements particuliers.

Le tirant d'air maximum est inférieur de 0,30 mètre à la hauteur libre de l'ouvrage.

Le tirant d'air du bateau est réduit par rapport au tirant d'air maximum en fonction de la cote de retenue des eaux au droit de l'ouvrage.

Art. 10. Activités récréatives

§ 1^{er}. Aucune activité récréative ne s'exerce sur le domaine sans autorisation du Ministre ou de son délégué :

- 1° à moins de 50 mètres d'un barrage;
- 2° à moins de 250 mètres d'un ouvrage de franchissement.

§ 2. Certaines activités récréatives ou sportives s'exercent aux endroits et aux conditions fixées à cet effet dans les règlements particuliers.

Art. 11. Circonstances particulières

§ 1^{er}. En cas de circonstances particulières telles que crue, baisse partielle ou totale des eaux, embâcles, le gestionnaire peut imposer que les bateaux soient mis en stationnement et solidement amarrés par les conducteurs ou toute personne qui a autorité de telle sorte qu'ils n'entravent pas le cours des eaux et n'occasionnent aucun dégât au domaine.

Au besoin, ils sont conduits aux endroits qui leur sont indiqués par le gestionnaire.

§ 2. En cas de gel, tout conducteur ou personne qui a autorité a l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de son bateau.

§ 3. Tout conducteur éloigne son bateau des autres bateaux et des ouvrages dans l'hypothèse où un incendie se déclare à son bord.

Art. 12. Interdictions

§ 1^{er}. Le Ministre ou son délégué a autorité pour interdire la circulation sur les ponts mobiles.

§ 2. Il est interdit :

- 1° de franchir les ponts mobiles sans l'autorisation du personnel de manœuvre;
- 2° de stationner sur les ponts mobiles.

Art. 13. Obligations à charge de tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager

§ 1^{er}. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager ayant provoqué un dommage au domaine en avertit sans délai le gestionnaire.

§ 2. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager perdant, sur le domaine, un objet pouvant représenter une entrave pour la navigation ou le domaine, en informe sans délai le gestionnaire et lui indique aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. Il marque en outre, si possible, l'endroit d'un repère.

§ 3. Tout conducteur ou propriétaire d'un bateau échoué ou coulé bas :

- 1° en informe sans délai le gestionnaire;
- 2° place le balisage nécessaire et adéquat;
- 3° entreprend, sans délai, la remise à flot du bateau, cargaison comprise;
- 4° évacue l'épave en dehors du domaine.

A défaut d'exécution dans un délai raisonnable, le gestionnaire fixe un délai au-delà duquel des mesures d'office sont prises aux frais, risques et périls du conducteur ou du propriétaire du bateau.

Lorsque le conducteur ou le propriétaire d'un bateau coulé bas sont inconnus, le bateau, ses débris et la cargaison sont mis en vente par le gestionnaire.

Le produit de la vente, déduction faite des frais exposés par le gestionnaire pour les frais d'enlèvement est versé à la Caisse des dépôts et consignations à la disposition des ayants-droits.

§ 4. Tout conducteur ou toute personne qui a autorité informe, sans délai, le gestionnaire lorsqu'il :

1° constate une situation susceptible de représenter une entrave ou un danger pour la navigation ou le domaine telle que la présence d'un objet étranger, une signalisation dégradée ou défectueuse, un incendie, un abordage, un dommage environnemental;

- 2° entend un signal de détresse ou de prudence;
- 3° est contraint de stationner son bateau à un endroit interdit.

Il indique, par ailleurs, au gestionnaire, de la manière la plus précise possible, le lieu où une des situations telles que décrites à l'alinéa précédent a été rencontrée.

§ 5. Tout conducteur, toute personne qui a autorité ou tout usager considérant avoir subi un dommage pour lequel la responsabilité du gestionnaire pourrait être engagée en informe celui-ci immédiatement afin d'en permettre la constatation contradictoire au plus tôt.

Si ce conducteur décide, néanmoins, de poursuivre sa route, il en informe le gestionnaire, au plus tard, au passage du premier ouvrage de franchissement rencontré. A cette fin, il dépose sa réclamation dans le registre tenu à sa disposition tel que prévu à l'article 8, § 3, alinéa 9 du présent arrêté.

Art. 14. Hiérarchie des règles applicable en matière de navigation

Les conducteurs ou les personnes qui ont autorité se conforment dans l'ordre suivant :

- 1° aux injonctions du gestionnaire;
- 2° aux prescriptions temporaires édictées par le gestionnaire dans le cadre des avis à la batellerie;
- 3° aux dispositions reprises dans le présent arrêté et dans ses arrêtés ministériels d'exécution.

Art. 15. Dérogations

Lorsque les intérêts de la Région ou la sécurité de la navigation le requiert, le Ministre ou son délégué peut accorder voire imposer, aux conditions qu'il fixe, toute dérogation temporaire à caractère exceptionnel aux règles de navigation telles que définies dans le présent arrêté.

Lorsque cette dérogation requiert une mesure de publicité, celle-ci se fait par avis à la batellerie.

CHAPITRE III. — *Dispositions finales*

Art. 16. Règlements particuliers

Le Ministre détermine les règlements particuliers applicables pour chaque voie hydraulique et grand ouvrage hydraulique.

Art. 17. Abrogation

Les articles 1^{er}, alinéas 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9; article 4, alinéas 1^{er}, 2, 3, 4; article 6; article 8, 3°; article 9, § 1^{er}, alinéas 1^{er}, 2, § 4, alinéas 3, 4, 5 et § 6; article 9bis § 1^{er}, § 2, § 3, § 6; article 9ter § 1^{er}; article 10, alinéa 1^{er}; article 11; article 13, alinéas 1^{er}, 2, 3, 4, 5; article 14; article 15; article 21; article 24; article 25; article 26; article 27; article 28, § 1^{er}, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 8; article 29; article 30; article 31; article 32; article 33; article 34; article 38; article 39; article 40; article 42; article 44; article 45; article 46; article 47; article 47bis; article 49, alinéas 1^{er}, 2, 3; article 50; article 51; article 52; article 55; article 58; article 59; article 59bis; article 60; article 61; article 65; article 90; article 91; article 92; article 93; article 94; article 95; article 96; article 97; article 99; article 102; article 104; article 105; article 106; article 107, de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 fixant le Règlement général des voies navigables du Royaume tel que modifié par les arrêtés des 3 octobre 1986, 28 mars 1988, 25 mai 1992, 23 septembre 1992, 2 juin 1993, 21 janvier 1998, 8 novembre 1998, 5 mars 1999, 3 mai 1999, 20 juillet 2000, 23 février 2006, 24 septembre 2006, 9 mars 2007, 7 et 28 novembre 2007 sont abrogés.

Art. 18. Le Ministre qui a les voies hydrauliques dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 15 mai 2014.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,
C. DI ANTONIO

Annexe 1^{re}

LISTE DES VOIES HYDRAULIQUES

Nom :	DENDRE
Numéro :	18
Origine :	mur en retour de la tête aval de l'écluse n° 21 d'Ath du canal Balton-Ath non comprise
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Lessines (Deux-Acren)
	Bras annexes :
Nom :	Dérivation du Moulin de Bilhée
Numéro :	181
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Ath
Nom :	Dérivation du barrage de Rebaix
Numéro :	182
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Ath (Rebaix)
Nom :	Dérivation du barrage et des Moulins de Papignies
Numéro :	183
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Dérivation des Moulins de Lessines
Numéro :	184
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Appendice de la Dérivation des Moulins de Lessines
Numéro :	1841
Origine :	en rive gauche de la Dendre à Lessines (Papignies)
Nom :	Dérivation des Moulins de Deux-Acren
Numéro :	185
Origine :	en rive droite de la Dendre à Lessines (Deux-Acren)
Nom :	CANAL ALBERT
Numéro :	20
Origine :	en rive gauche de la Meuse à Liège
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Bassenge (Eben-Emael)
Nom :	CANAL DE LANAYE
Numéro :	21
Origine :	en rive droite du canal Albert à Visé (Lanaye) à l'amont du complexe éclusier de Lanaye
Extrémité :	Confluent en rive gauche de la Meuse mitoyenne à Visé (Lanaye)
Nom :	CANAL DE HACCOURT A VISE
Numéro :	28
Origine :	en rive droite du Canal Albert à Visé
Extrémité :	extrémité du môle séparant le canal de la Meuse à Visé
Nom :	CANAL CHARLEROI-BRUXELLES
Numéro :	30
Origine :	en rive gauche de la Sambre à Charleroi (Dampremy)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Tubize (Clabecq)

	Branches annexes :
Nom :	Branche de Bellecourt
Numéro :	301
Origine :	en rive gauche du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Nom :	Branche de Seneffe
Numéro :	302
Origine :	en rive droite du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Nom :	Branche de Ronquières
Numéro :	303
Origine :	en rive droite du canal Charleroi-Bruxelles à Braine-le-Comte (Ronquières)
Nom :	Canal Charleroi-Bruxelles à 300 t désaffecté
Numéro :	304
Origine :	extrémité nord du tunnel de Godarville à Seneffe
Extrémité :	écluse désaffectée n° 26 à Braine-le-Comte (Ronquières)
Nom :	MEUSE
Numéro :	40
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Hastière (Agimont) en rive gauche
Extrémité :	barrage de Monsin à Liège inclus
Nom :	SEMOIS
Numéro :	401
Origine :	aval du barrage alimentant le moulin Deleau près de Herbeumont, barrage non compris
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique à Vresse-sur-Semois (Bohan) en rive gauche
Nom :	LESSE
Numéro :	402
Origine :	barrage fixe de la Lesse à Dinant (Anseremme) inclus
Extrémité :	confluent de la Meuse à Dinant (Anseremme)
Nom :	DERIVATION DE LA MEUSE
Numéro :	403
Origine :	extrémité du môle séparant la dérivation de la Meuse à Liège en aval du pont de Fragnée
Extrémité :	extrémité du môle séparant la dérivation de la Meuse à Liège en aval du pont Atlas V
Nom :	MEUSE MITOYENNE AMONT
Numéro :	404
Origine :	frontière entre la France et la Belgique au ruisseau de Massembre en rive droite à Hastière (Heer),
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique en rive gauche à Hastière (Agimont)
Nom :	SAMBRE
Numéro :	41
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Erquelinnes (Solré) en rive gauche
Extrémité :	confluent en rive gauche de la Meuse à Namur
Nom :	EAU D'HEURE
Numéro :	411

Origine :	500 m en amont du confluent avec la Sambre à Charleroi (Marchienne-au-Pont)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Sambre
Nom :	CANAL DE L'OURTHE
Numéro :	42
Origine :	en rive gauche de l'Ourthe à Liège (Angleur)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Meuse à Liège
Nom :	OURTHE
Numéro :	421
Origine :	barrage de Nisramont (celui-ci non compris) à La Roche-en-Ardenne (rive gauche) et Houffalize (rive droite)
Extrémité :	confluent en rive droite de la Dérivation de la Meuse à Liège
Nom :	AMBLEVE
Numéro :	422
Origine :	du pont de Sougné à Aywaille (Sougné-Remouchamps) non compris
Extrémité :	confluent en rive droite de l'Ourthe à Comblain-au-Pont
Nom :	BASSE-MEUSE
Numéro :	43
Origine :	barrage de Monsin à Liège (non compris)
Extrémité :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Lixhe) selon la ligne joignant les bornes P45 en rive droite et B45 en rive gauche
Nom :	CANAL DE MONSIN
Numéro :	45
Origine :	en rive droite du Canal Albert à Liège
Extrémité :	confluent en rive gauche de la basse Meuse à Liège
Nom :	MEUSE MITOYENNE
Numéro :	46
Origine :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Lixhe) selon la ligne joignant les bornes P45 en rive droite et B45 en rive gauche
Extrémité :	à hauteur de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique située à Visé (Petit-Lanaye) à la hauteur de la borne-frontière 49 en rive gauche
Nom :	HAUT-ESCAUT
Numéro :	50
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Brunehaut (Bléharies)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Mont de l'Enclus
Composition :	selon l'arrêté royal du 3 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : — sur la rive droite : depuis le prolongement sur la rive droite de la limite des communes de Spiere-Helkijn (Spiere) et Pecq (Warcoing) située en rive gauche, ce pont étant considéré comme km 0, jusqu'à km 0,880, soit 75 m en aval de l'extrémité amont du quai d'amarrage en rive droite en amont de l'écluse d'Espierres; — sur la rive gauche : à partir du km 0,300 jusqu'au km 0,528, soit 71 m en amont du débouché au canal de l'Espierres dans l'Escaut; — sur la rive droite : à partir du km 1,073, soit 132 m en amont de la tête amont de l'écluse d'Espierres, jusqu'au km 1,617, extrémité aval du quai d'amarrage en rive droite, en aval de l'écluse d'Espierres; — sur la rive gauche : à partir du km 1,075, soit 130 m en amont de la tête amont de l'écluse d'Espierres, jusqu'au km 1,497 soit 113 m en aval de la tête aval de l'écluse d'Espierres;

	<p>— sur la rive droite : à partir du km 1,734, soit 61 m en amont du confluent du ruisseau Espierres avec l'Escaut, jusqu'au km 3,538, soit à 271 m en aval du pont Pottes-Helkijn;</p> <p>— sur la rive gauche : à partir du km 1,830, soit 35 m en aval du confluent du ruisseau Espierres avec l'Escaut, jusqu'au km 2,472, soit 32 m en amont de l'extrémité amont du quai privé de la firme Delbeque à Spiere-Helkijn (Helkijn);</p>
	<p>— sur la rive gauche : du km 3,763 au km 3,968;</p> <p>— sur la rive droite : du km 3,738 au km 3,904;</p> <p>— sur la rive droite : du km 4,158 au km 4,542;</p> <p>— sur la rive gauche : du km 4,420 au km 4,489;</p> <p>— sur la rive droite : du km 4,966 au km 6,934;</p>
	<p>— sur la rive gauche : du km 5,261 au km 5,972, soit 60 m en amont du confluent avec le canal Bossuit-Kortrijk;</p> <p>— sur la rive droite : du 7,023 au km 7,383;</p> <p>— sur la rive gauche : du km 7,057 au km 7,203;</p> <p>— sur la rive droite : du km 7,657 (confluent de "La Haye" avec l'Escaut) jusqu'au 4 km 9,178, soit 479 m en aval du pont d'Escanaffles;</p> <p>— sur la rive gauche : du km 7,663 au km 8,633, soit 66 m en amont du pont d'Escanaffles;</p> <p>— sur la rive droite : du km 9,247 au km 10,042, limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Mont de l'Enclus.</p>
Nom :	CANAL DE L'ESPIERRES
Numéro :	58
Origine :	frontière entre la France et la Belgique à Estaimpuis (Leers-Nord)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande à Pecq (Warcoing)
Nom :	CANAL DU CENTRE A GRAND GABARIT
Numéro :	60
Origine :	en rive gauche du canal Charleroi-Bruxelles à Seneffe
Extrémité :	à Mons (Nimy) à 14,50 mètres mesuré dans l'axe en amont du pont rails de la ligne Mons-Bruxelles
	Branche annexe :
Nom :	Branche de la Croyère
Numéro :	601
Origine :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à La Louvière
Nom :	CANAL BLATON-ATH
Numéro :	61
Origine :	en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Bernissart (Blaton)
Extrémité :	jonction à Ath avec la Dendre canalisée (tête aval de l'écluse n° 21 d'Ath du canal Blaton-Ath incluse)
Nom :	CANAL POMMERŒUL-CONDE
Numéro :	62
Origine :	en rive gauche du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Bernissart (Pommerœul)
Extrémité :	frontière entre la France et la Belgique à Hensies
Nom :	Haine
Numéro :	621
Origine :	au droit de l'axe du pont-rail de la ligne Mons-Bruxelles à Mons (Nimy)
Extrémité :	en rive gauche du Canal Pommerœul-Condé à Hensies
Nom :	Rivièrelette
Numéro :	622
Origine :	jonction avec la Haine à Saint-Ghislain
Extrémité :	jonction avec la Vieille Haine à Boussu

Nom :	Vieille Haine
Numéro :	623
Origine :	jonction avec la Rivière à Boussu
Extrémité :	jonction avec la Haine à Hensies (Montreuil-sur-Haine)
Nom :	CANAL NIMY-BLATON-PERONNES
Numéro :	63
Origine :	à Mons (Nimy) en amont du pont rails de la ligne Mons-Bruxelles, à une distance de 14,50 m mesurée dans l'axe
Extrémité :	en rive droite du Haut-Escaut à Antoing (Péronnes)
	Branches annexes :
Nom :	Canal Pommerœul-Antoing désaffecté (partie Est)
Numéro :	631
Origine :	à hauteur de l'aqueduc siphon sous la route Bernissart-Harchies à Bernissart (Harchies)
Nom :	Canal Pommerœul-Antoing désaffecté (partie Ouest)
Numéro :	632
Origine :	vannes d'alimentation en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Péruwelz (Wiers)
Nom :	Grand Large de Mons
Numéro :	633
Origine :	en rive gauche du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Mons
Nom :	Grand Large de Péronnes
Numéro :	634
Origine :	en rive droite du canal Nimy-Blaton-Péronnes à Antoing (Péronnes)
Nom :	EMBRANCHEMENT PRINCIPAL
Numéro :	64
Origine :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à La Louvière
Extrémité :	jonction avec le canal du Centre historique à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
	Branche annexe :
Nom :	Branche de La Louvière
Numéro :	641
Origine :	en rive gauche à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Nom :	CANAL DU CENTRE HISTORIQUE
Numéro :	65
Origine :	à 194 m en amont de l'axe de la porte de garde, jonction avec l'Embranchement principal à La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Extrémité :	en rive gauche du canal du Centre à grand gabarit à Le Rœulx (Thieu)
	Branche annexe :
Nom :	Bras du Canal du Centre historique
Numéro :	651
Origine :	jonction avec le canal du Centre historique au mur divergent de l'écluse de jonction de Thieu à Le Rœulx (Thieu),
Extrémité :	à 430 m en aval du pont de la Chaussée de Mons à Mons (Havré)
	Branche sud du bras du canal du Centre historique
Numéro :	6511
Origine :	en rive gauche du bras du canal du Centre historique à Le Rœulx (Thieu)

Nom :	LYS MITOYENNE
Numéro :	85
Origine :	confluent avec la Deule à la frontière entre la France et la Belgique à Comines-Warneton (Warneton)
Extrémité :	limite entre la Région wallonne et la Région flamande en aval du pont de Comines à Comines-Warneton (Warneton)
Composition :	selon l'arrêté royal du 03 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : — le lit entier de la Lys du point km 9,576, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,555 km en aval du pont fixe de Warneton jusqu'au point km 9,778, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 0,757 km en aval du pont fixe de Warneton;
	— la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 9,778 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 10,033, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 1,012 km en aval du pont fixe de Warneton; — le lit entier de la Lys Mitoyenne du point km 10,033 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 10,198, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 1,177 km en aval du pont fixe de Warneton; — la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 10,198 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 11,821, situé à Comines-Warneton (Bas-Warneton) à 0,682 km en amont de la tête amont de la nouvelle écluse de Comines-Warneton;
	— le lit entier de la Lys du point km 11,821 à Comines-Warneton (Bas-Warneton) jusqu'au point km 13,364, situé à Comines-Warneton (Comines) à 0,352 km en amont du pont fixe de Comines; — la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 13,364 à Comines-Warneton (Comines) jusqu'au point km 14,680, situé à Comines-Warneton (Comines) à 0,964 km en aval du pont fixe de Comines. N.B. : toutes les valeurs "point km" mentionnées à cet arrêté sont mesurées à partir de l'origine de l'ancienne Lys voie 851 à la frontière française et non à partir du confluent de la Deule, origine de la voie 85.
	Bras annexes
Nom :	Bras de la Basse ville
Numéro :	854
Origine :	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras de Warneton
Numéro :	855
Origine :	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras du Vert digue
Numéro :	856
Origine :	en rive droite de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	Bras de l'Ecluse
Numéro :	857
Origine :	en rive droite de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)
Nom :	ANCIENNE LYS
Numéro :	851
Origine :	depuis la frontière française entre la France et la Belgique à Comines-Warneton (Warneton)
Extrémité :	au confluent avec la Deule et la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Warneton)
Composition :	selon l'arrêté royal du 03 février 1993 dressant la liste des voies hydrauliques et de leurs dépendances transférées de l'Etat à la Région wallonne : — la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne de l'origine amont à Comines-Warneton (Ploegsteert), km 0,000, jusqu'au point kilométrique 0,243, situé à Comines-Warneton (Ploegsteert) à 70 m en aval du pont fixe du chemin de fer d'Ostende à Armentières;

	— le lit entier de la Lys du point km 0,243 à Comines-Warneton (Ploegsteert) jusqu'au point km 0,905, situé à Comines-Warneton (Ploegsteert) à 194 m en aval du pont fixe d'Houplines; — la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 1,943, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,232 km en aval du pont fixe d'Houplines jusqu'au point km 4,378, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,041 km en aval du pont fixe de Frélinghien;
	— la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point 4,590 km, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 1,253 km en aval du pont fixe d'Houplines jusqu'au point 5,360 km, situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,181 km en amont du pont fixe du "Pont Rouge"; — le lit entier de la Lys du point km 5,360 à Comines-Warneton (Warneton) jusqu'au point km 5,555 situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,014 km en aval du pont fixe du "Pont-Rouge"; — la partie belge du lit de la Lys Mitoyenne du point km 5,555, situé Comines-Warneton (Warneton) jusqu'au point km 9,397 situé à Comines-Warneton (Warneton) à 0,376 km en aval du pont de Warneton.
	Bras annexes
Nom :	Bras d'Houplines
Numéro :	852
Origine :	en rive droite de l'Ancienne Lys à Comines-Warneton (Ploegsteert)
Nom :	Bras du Pré entre Deux Eaux
Numéro :	853
Origine :	en rive gauche de l'Ancienne Lys à Comines-Warneton (Ploegsteert)
Nom :	Canal désaffecté Ypres-Comines
Numéro :	858
Origine :	limite Wallonie – Flandre
Extrémité	en rive gauche de la Lys mitoyenne à Comines-Warneton (Comines)

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant pour la Région wallonne certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume.

Namur, le 15 mai 2014.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,
C. DI ANTONIO

Annexe 2

LISTE DES GRANDS OUVRAGES HYDRAULIQUES

Nom :	Le barrage et la réserve du RY DE ROME
Numéro :	405
Etendue :	Entité de Couvin
Nom :	Le barrage et la réserve de l'EAU D'HEURE
Numéro :	412
Etendue :	Entités de Froidchapelle et Cerfontaine
Nom :	Le pré-barrage et la réserve du RY JAUNE
Numéro :	4121
Etendue :	Entité de Cerfontaine
Nom :	Le pré-barrage et la réserve de FERONVAL
Numéro :	4122
Etendue :	Entité de Froidchapelle
Nom :	Le pré-barrage et la réserve de FALEMPRISE

Numéro :	4123
Etendue :	Entité de Cerfontaine
Nom :	Le barrage et la réserve de la PLATTE TAILLE
Numéro :	413
Etendue :	Entités de Froidchappelle et Cerfontaine
Nom :	Le barrage et la réserve de l'OURTHE
Numéro :	423
Etendue :	Entités de La Roche-en Ardenne et Houffalize
Nom :	Le barrage et la réserve de la GILEPPE
Numéro :	424
Etendue :	Entités de Baelen et de Jalhay
Nom :	Le barrage et la réserve de la VESDRE
Numéro :	425
Etendue :	Entités d'Eupen et de Raeren

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et abrogeant pour la Région wallonne certaines dispositions de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du Royaume.

Namur, le 15 mai 2014.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,
C. DI ANTONIO

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2014/27226]

15. MAI 2014 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Regelung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen in der Wallonischen Region und zur Aufhebung für die Wallonische Region mancher Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 15. Oktober 1935 zur Einführung der allgemeinen Ordnung über die Wasserstraßen des Königreichs

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Artikels 20 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen;

Aufgrund des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes, insbesondere Artikel 2, Absatz 2, Ziffer 2°, Artikel 3, § 4, Ziffer 2°, und Artikel 4*bis*, Absatz 1;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 18. Juni 2009 zur Festlegung des Inkrafttretens des Dekrets vom 19. März 2009 über die Erhaltung des regionalen öffentlichen Straßen- und Wasserstraßennetzes sowie der Modalitäten für die Bezeichnung der Domänenpolizisten und der Beamten, die befugt sind, administrative Geldbußen aufzuerlegen;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 19. September 2002 bezüglich der Regeln, die auf die staatlichen Konzessionen für Infrastrukturen des Flusstourismus auf den schiffbaren Wasserstraßen der Wallonischen Region anwendbar sind;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 15. Oktober 1935 zur Einführung der allgemeinen Ordnung über die Wasserstraßen des Königreichs;

In Erwägung des Königlichen Erlasses vom 7. September 1950 zur Festlegung der Sonderregelungen bestimmter Wasserstraßen;

In Erwägung des Königlichen Erlasses vom 24. September 2006 zur Festlegung der allgemeinen Polizeiverordnung für die Schifffahrt auf den Binnengewässern des Königreichs und seiner Abänderungserlasse;

In Erwägung des Königlichen Erlasses vom 19. März 2007 über die Besatzungsvorschriften auf den Wasserstraßen, insbesondere des Artikels 20;

In Erwägung der Europäischen Binnenschiffahrtsstraßenordnung (C.E.V.N.I.), verabschiedet von der Arbeitsgruppe für die Binnenschifffahrt des Binnenverkehrsausschusses der VN-Wirtschaftskommission für Europa durch die Resolution Nr. 24 vom 15. November 1985, und deren späteren Abänderungen;

Aufgrund des Gutachtens der autonomen Begutachtungsstelle für die nachhaltige Entwicklung vom 13. März 2014;

Aufgrund des am 7. Mai 2014 in Anwendung von Artikel 84, § 1, Absatz 1 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens 55.995/4 des Staatsrats;

Auf Vorschlag des Ministers, zu dessen Zuständigkeitsgebiet die Wasserstraßen gehören,
Beschließt:

KAPITEL I — Vorhergehende Bestimmungen

Artikel 1 - Definitionen

In vorliegendem Erlass gelten folgende Definitionen:

1° Allgemeines:

a) Freizeitaktivitäten: die gesamten, auf den Wasserstraßen allein oder in einer Gruppe, mit oder ohne Begleitperson ausgeübten Freizeitaktivitäten, die insbesondere das Wohlbefinden und die Entspannung zum Ziel haben;

b) Bekanntmachung für die Binnenschifffahrt: die für die Fahrer und Benutzer bestimmten zeitweiligen Informationen und Vorschriften, die auf dem Internet-Portal der operativen Generaldirektion Mobilität und Wasserwege des Öffentlichen Dienstes der Wallonie, an den Schleusen sowie durch jedes andere Kommunikationsmittel eingesehen werden können;

c) Stauhaltung: die Wasserfläche zwischen zwei oder mehreren Bauwerken;

d) Schiffsführer: die mit der Führung eines Schiffes verantwortliche Person;

e) Stauziel: der augenblickliche Pegel, dem der Wasserlauf an einer bestimmten Stelle entspricht;

f) abnehmbare Fender: gegen den Rumpf eines Schiffes angebrachte Elemente, um es bei Manövern wie zum Beispiel beim Anlegen zu schützen;

g) Netz: das regionale öffentliche Netz der Wasserstraßen;

h) Niedrigwasser: niedrigster Wasserstand bzw. Niedrigwasserabfluss;

i) Verwalter: die mit der Verwaltung der Wasserstraßen beauftragte operative Generaldirektion;

j) Manöverzeiten: der Zeitraum innerhalb dessen ein Bauwerk betätigt wird, um seine Durchfahrt zu ermöglichen;

k) Infrastruktur des Flusstourismus: die Schiffshaltestelle, die Schiffsraststelle oder der Jachthafen je nach dem Umfang der gebotenen Dienste, einschließlich Wasser, Strom, Sanitäranlagen, so wie im Erlass der Wallonischen Regierung vom 19. September 2002 bezüglich der Regeln, die auf die staatlichen Konzessionen für Infrastrukturen des Flusstourismus auf den schiffbaren Wasserstraßen der Wallonischen Region anwendbar sind, definiert;

l) Minister: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Wasserstraßen gehören;

m) Fahrrinntiefe: die Höhe zwischen dem Stauziel und dem Grund der Wasserstraße oder dem Bauwerk;

n) normale Wasserlinie: das Referenzniveau einer Wasserfläche, das den zulässigen Tiefgang, wie er in den Sonderregelungen festgelegt wird, gewährleistet;

o) Bauwerk: das Bauwerk im Sinne des Punktes 6 des vorliegenden Artikels;

p) schiffbare Durchfahrtsöffnung: die Referenzbreite einer Strecke der Wasserstraße, wo den Schiffen erlaubt ist, mit zugelassenem Tiefgang und zugelassener Durchfahrts Höhe zu fahren;

q) Fahrausweis: die vom Verwalter ausgestellte Zulassung, eine Fahrt zu unternehmen;

r) Manöverpersonal: das für das Manövrieren der Bauwerke eingesetzte Personal;

s) ermächtigte Person: die Person, die für die Überwachung einer stillliegenden schwimmenden Anlage oder eines stillliegenden Schiffes verantwortlich ist oder damit beauftragt ist;

t) Sonderregelungen: die gesamten, vom Minister verabschiedeten Bestimmungen, die als spezifisch auf die in den Anlagen 1 und 2 des vorliegenden Erlasses definierten Wasserstraßen und großen Wasserbauwerke anwendbare Rechtsnormen gelten;

u) Schleusung: Füllung oder Entleerung einer Schleusenkammer oder Verlegung eines Trogs;

v) Benutzer: jede Person, die nicht der Führer eines Schiffes oder die ermächtigte Person ist;

2° allgemeine Aufteilung:

a) Schiff: jedes motorisierte oder nicht motorisierte Wasserfahrzeug, das als Wasserverkehrsmittel benutzt wird oder benutzt werden kann, einschließlich der Gegenstände ohne Wasserbewegung und der Wasserflugzeuge;

b) Vergnügungsschiff: jedes für Freizeitaktivitäten benutzte Schiff, mit Ausnahme der Fahrgastschiffe;

c) motorisierte Wasserfahrzeuge: für den Sport oder für Freizeitaktivitäten auf dem Wasser bestimmte Schiffe, deren Geschwindigkeit höher als diejenige ist, die beim Gleiten auf dem Wasser erlaubt ist. Sie werden in drei Kategorien eingeteilt:

- die Wasserfahrzeuge mit Außenbordmotor;

- die Wassermotorräder mit Sattel, ebenfalls Wasserscooter oder Runabout genannt, verfügen über eine gesicherte Stabilität beim Stillstand und über eine bei niedriger Geschwindigkeit garantierte Manövrierfähigkeit. Sie verfügen generell über zwei oder drei Sitzplätze;

- die Wassermotorräder mit Gelenkarm, ebenfalls Jet-Ski Stand up oder Jet-Ski genannt, sind Maschinen, deren Stabilität und Manövrierfähigkeit weder im Stillstand, noch bei niedriger Geschwindigkeit gesichert sind, und die generell im Stehen oder im Knien mittels eines Gelenkarms gefahren werden;

d) Fahrgastschiff: jedes für die Beförderung von mehr als zwölf Passagieren eingerichtete oder benutzte Schiff;

e) Versorgungsschiff: ein Schiff, dessen Länge weniger als 35 Meter beträgt und das auf die Versorgung der Schiffe in Fahrt oder im Stillstand hauptsächlich mit Treibstoff, Heizöl, Ablassöl, Gas oder Trinkwasser spezialisiert ist.

3° Größe der Schiffe:

a) Höchstlänge: Länge über alles;

b) Höchstbreite: Breite über alles;

c) Einsenkung oder Tiefgang des Schiffes: der von der Wasserlinie des Schiffes bis zu seinem tiefsten Punkt gemessene senkrechte Abstand;

d) Durchfahrtshöhe des Schiffes: der senkrechte Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem höchsten Teil des Schiffes;

e) zulässiger Tiefgang: die höchstzulässige Einsenkung;

f) zulässige Höchstmaße: die Messungen, die die Längen, Breiten, den höchstzulässigen Tiefgang umfassen, wie in den Sonderregelungen festgelegt werden.

4° Größen der Bauwerke:

a) Nutzlänge eines Bauwerks: die Referenzlänge eines Bauwerks, die zur Bestimmung der Höchstlänge eines Schiffes, das zugelassen ist, um das Bauwerk alleine zu durchfahren, oder der kumulierten Höchstlänge mehrerer Schiffe, die zugelassen sind, das Bauwerk gemeinsam zu durchfahren, benutzt wird;

b) Nutzbreite eines Bauwerks: die Referenzbreite eines Bauwerks, die zur Bestimmung der Höchstbreite eines Schiffes, das zugelassen ist, um das Bauwerk alleine zu durchfahren, oder der kumulierten Höchstbreite mehrerer Schiffe, die zugelassen sind, das Bauwerk gemeinsam zu durchfahren, benutzt wird;

c) lichte Höhe: der senkrechte Mindestabstand zwischen der normalen Wasserlinie und der Innenseite der Brücke oder des Bauwerks oder unter einer Hochspannungslinie auf der Breite der schiffbaren Durchfahrtsöffnung;

5° Betrieb:

a) Manöver eines Schiffes: die Fahrweise, deren Schwierigkeit darin besteht, alle Parameter, die zur Fortbewegung des Schiffes beitragen, berücksichtigen zu können und die für denjenigen, der das Schiff führt, hauptsächlich darin besteht, Ruder- und Antriebsbefehle, und allgemein Befehle zur Führung einer Schiffsbesatzung zu erteilen, um das Schiff in eine vorgegebene Position zu bringen oder eine Fahrstrecke zu verfolgen, und dies in aller Sicherheit;

b) Manöver eines Bauwerks: die gesamten Vorgänge, die für die Durchfahrt eines Bauwerks durch ein Schiff nützlich oder notwendig sind;

c) Stillliegen: ein Schiff liegt still, wenn es an einem Festpunkt verankert oder vertäut ist;

d) regelmäßiger Schiffsverkehr: jedes Schiff hat einen regelmäßigen Schiffsverkehr, wenn es an festgelegten Tagen und Uhrzeiten an vorbestimmten Häfen ein- und ausfährt und zu vorbestimmten Zeitplänen Bauwerke durchfährt;

e) Schnellstrecke: der Abschnitt oder Teil einer Wasserfläche, auf dem bestimmte Schiffe oder Maschinen mit einer Geschwindigkeit fahren, die höher als die auf der Wasserstraße zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist.

6° Bauwerke:

a) Durchfahrtsbauwerk: das Bauwerk, dass zur Durchfahrt eines Absturzes, wie beispielsweise einer Schleuse, eines Schifflifts oder eines Schiffshebwerks bestimmt ist;

b) Schleuse: das Bauwerk für die Durchfahrt eines Absturzes durch die Schwankung der Wasserfläche innerhalb einer Kammer;

c) Schifflift: das Bauwerk für die Durchfahrt eines Absturzes durch die senkrechte Verlegung eines Trogs anhand von Hebeln oder Kabeln;

d) Schiffshebwerk: das Bauwerk für die Durchfahrt eines Absturzes durch die Verlegung eines Trogs auf einer geneigten Ebene;

e) Staudamm: das quer durch das Bett eines natürlichen Wasserlaufs gebaute, für das Zurückhalten des Wassers bestimmte Bauwerk;

f) Wehr: das Bauwerk, durch das das Stauziel reguliert werden kann;

g) Talsperre: das große, für die Speicherung des Wassers bestimmte Wasserbauwerk und seine eventuellen Vordämme;

h) Wachtor: das Sicherheitsbauwerk, durch das ein Teil der Stauhaltung isoliert werden kann.

Art. 2 - Anwendungsbereich

Die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses sind auf die gesamten, im regionalen öffentlichen Wasserstraßennetz angeführten Wasserstraßen, sowie auf die großen Wasserbauwerke, wie sie in den Anlagen 1 und 2 definiert werden, anwendbar.

KAPITEL II — Schifffahrtsvorschriften

Art. 3 - Allgemeines

§ 1. Liegt keine Genehmigung des zuständigen Ministers oder seines Vertreters vor, so

a) darf kein Schiff fahren oder stillliegen, wenn es aufgrund eines Baumangels, der Baufälligkeit, eines Wartungsmangels oder von Havarien Gefahr läuft, zu sinken;

b) darf kein Schiff fahren, wenn seine Größe einschließlich der Ladung den in den Sonderregelungen bestimmten zulässigen Höchstmaßen für Schiffe nicht entspricht und bei Bauwerken keine sichere Durchfahrt erlaubt;

c) muss sich jede Schiffsladung mindestens 0,10 Meter abseits des Außenrandes des Schiffes befinden und muss so befestigt sein, dass sie nicht in den Wasserweg geschleudert werden kann.

§ 2. In Ausnahmefällen und bei Niedrigwasser kann der zulässige Tiefgang gesenkt werden, wobei die Schiffsführer und die Benutzer durch eine Bekanntmachung für die Binnenschifffahrt darüber unterrichtet werden.

§ 3. Die Breite und die Lage der schiffbaren Durchfahrtsöffnung sowie die normale Wasserlinie jeder Stauhaltung werden in den Sonderregelungen festgelegt.

§ 4. Die Bestimmungen in Sachen Schifffahrt im Hochwasserregime bzw. bei hohem Wasserstand werden in den Sonderregelungen festgelegt.

Art. 4 - Vorschriften in Bezug auf den Schiffsverkehr, die Geschwindigkeit und die Fahrweise, Schifffahrtszeiten und Schifffahrt bei Nacht

§ 1. Vorschriften in Bezug auf den Schiffsverkehr, die Geschwindigkeit und die Fahrweise

Schiffsführer dürfen nur dann Manöver ausführen, wenn die Umstände vor Ort es ohne Risiko für die Erhaltung des Netzes erlauben.

In Anwendung von Artikel 20 § 1 und § 2 des Königlichen Erlasses vom 9. März 2007 über die Besatzungsvorschriften auf den Wasserstraßen des Königreichs ist die Führung eines Schiffes durch ein einziges Besatzungsmitglied im Hochwasserregime verboten.

Die Geschwindigkeit und die Fahrweise eines Schiffes sind an die Umstände vor Ort anzupassen, so dass dem Netz keine Schäden durch Verursachung von abträglichen Wellen und Wirbeln zugefügt werden.

Jedem Schiffsführer obliegt die Entscheidung, unter Berücksichtigung seiner persönlichen Erfahrung, der Größe, des Typs und der Maschinenleistung des gefahrenen Schiffes, der Sichtverhältnisse und der Abflussmenge des Flusses, zu fahren oder nicht zu fahren.

Unter Vorbehalt der in diesem Artikel festgehaltenen besonderen Vorschriften werden die Bestimmungen in Bezug auf die Schiffsgeschwindigkeit gegen Land in den Sonderregelungen festgelegt.

Folgende Vorschriften finden auf die Schifffahrt mit einer höheren Geschwindigkeit als der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für motorisierte Wasserfahrzeuge auf dem Wasserweg Anwendung:

1° Die Wassermotorräder mit Gelenkarm – Jet-Skis – dürfen ausschließlich auf dafür vorgesehenen Schnellstrecken fahren;

2° Die Wassermotorräder mit Sattel – Wasserscooter – dürfen mit einer höheren Geschwindigkeit als der auf der Wasserstraße zugelassenen Höchstgeschwindigkeit fahren

a) entweder auf Schnellstrecken, die den Jet-Skis vorbehalten sind, wenn sie nach Art der Jet-Skis im Slalom oder auf einem unregelmäßigen Kurs fahren,

b) oder auf den anderen Schnellstrecken, wenn sie nach Art der Boote mit Außenbordmotor auf regelmäßigen Kursen fahren oder Wasserskifahrer ziehen;

3° Die Wasserfahrzeuge mit Außenbordmotor dürfen mit einer höheren Geschwindigkeit als der auf der Wasserstraße zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf nicht ausschließlich den Jet-Skis vorbehaltenen Schnellstrecken fahren.

Ihre Geschwindigkeit wird aber auf maximal 60 km/h begrenzt.

Die Schnellstrecken und die darauf spezifisch zugelassenen Fahrzeuge werden in den Sonderregelungen bestimmt.

§ 2 Schifffahrtszeiten

In jeder Stauhaltung ist die Schifffahrt rund um die Uhr zugelassen, mit Ausnahme der Straßen der Klasse I, die während eines Zeitraums befahren werden dürfen, der den längsten Manöverzeiten der in der Nähe dieser Stauhaltung liegenden Bauwerke mit Hinzurechnung – sowohl zu Beginn als auch am Ende des Tages – der für die Durchfahrt durch diese Stauhaltung erforderlichen Zeit entspricht.

In den Sonderregelungen werden die Öffnungszeiten der Schnellstrecken und der Strecken für die Ausübung von Freizeit- und Sportaktivitäten bestimmt.

Der Minister oder sein Vertreter kann zeitweilige Abweichungen von den Manöverzeiten der Bauwerke oder – in den Fällen nach Absatz 2 – von den Uhrzeiten für Freizeit- und Sportaktivitäten unter den von ihm bestimmten Bedingungen zulassen.

§ 3. Vorschriften in Bezug auf die Nachtschifffahrt

Die Verwendung eines Scheinwerfers ist nur während des notwendigen Zeitraums erlaubt, um die Umgebung zu erkunden bzw. Hindernisse zu ermitteln, und um unter Brücken zu fahren. Beim Kreuzen eines fahrenden Schiffes wird dieser Scheinwerfer ausgeschaltet oder durch ein nicht blendendes Licht ersetzt.

Die Schiffe haben bei Annäherung an jedes festgemachte Schiff langsamer zu fahren.

Die Schiffe sind mit einer Sprechfunkanlage wie dem Schiffsfunk ausgestattet, die am UKW-10-Kanal angeschlossen ist.

Art. 5 - Stillliegen

§ 1. Das Stillliegen, die Zuwasserlassung oder das Anlanden von Schiffen sowie das Beladen bzw. Einsteigen und Entladen bzw. Aussteigen von Gütern bzw. Personen erfolgen ausschließlich in Häfen oder an den Orten und unter den Bedingungen, die in den Sonderregelungen dafür vorgesehen sind.

§ 2. Die dafür benutzten Anhänger und Aussetzvorrichtungen, um die Schiffe zu Wasser zu lassen oder aus dem Wasser zu heben, werden sofort von den Aussetzrampen entfernt.

§ 3. Die Ausstellung von Vergnügungsschiffen zum Verkauf ist auf Wasserwegen untersagt.

§ 4. Außer wenn diesbezügliche Abweichungen in den Sonderregelungen vorgesehen sind, dürfen die Schiffe nicht weniger als 50 Meter weit von den Staudämmen entfernt stillliegen.

§ 5. Allgemeine Bestimmungen über die Nutzung der Infrastrukturen des Flusstourismus:

1° Die Anlegestellen und -pontons der Infrastrukturen des Flusstourismus sind ausschließlich dem Stillliegen der Vergnügungsschiffe vorbehalten, die für nichtsportliche und nichtgewerbliche Aktivitäten verwendet werden, und das Halten und Stillliegen von Fahrgastschiffen sind dort untersagt;

2° Die Infrastrukturen sind ganzjährig geöffnet;

3° Die Höchstabmessungen der zugelassenen Vergnügungsschiffe werden in den Betriebsregelungen des Betreibers der Infrastruktur für Flusstourismus bestimmt;

4° Das Stillliegen an Schiffshaltstellen ist nur zwischen Sonnenaufgang und -untergang erlaubt;

5° Das Stillliegen an Schiffsraststellen ist nur während höchstens sieben aufeinanderfolgender Kalendertage erlaubt;

6° Das Stillliegen in Jachthäfen ist ohne Zeiteinschränkung erlaubt, dort wird ein Anlegebereich den vorbeifahrenden Vergnügungsschiffen vorbehalten;

7° Dennoch sind Abweichungen von Ziffern 1° bis 6° zulässig und werden in der Sonderregelung der betroffenen Wasserstraße festgehalten.

Art. 6 - Fahrausweis

Der Fahrausweis ist für alle Fahrten auf Wasserstraßen in der Wallonischen Region auch ohne Durchfahrt von Bauwerken verbindlich. Der Minister legt die Modalitäten für dessen Ausstellung fest.

Was die Vergnügungsschiffe angeht, die auf den Wasserstraßen in der Wallonischen Region ohne Durchfahrt von zu manövrierenden Bauwerken bzw. ohne Überschreitung der Grenzen der Region fahren, gilt der Fahrausweis als im Besitz dadurch, dass die Registrierungs Vorschriften für Vergnügungsschiffe eingehalten sind.

Was die sonstigen Schiffe angeht, gilt der Fahrausweis als im Besitz des Schiffsführers, sobald diesem die amtliche Fahrtnummer vom Verwalter zugeteilt worden ist.

Schließlich bedürfen die Versorgungsschiffe, die kein Bauwerk durchfahren bzw. die Grenzen der Region nicht überschreiten, nur eines einzigen Fahrausweises pro Tag.

Art. 7 - Abnehmbare Fender

Die abnehmbaren Schiffsfender müssen schwimmend sein und das Identifikationskennzeichen des Schiffes, zu dem sie gehören, aufweisen.

Die Verwendung von Reifen als Fender ist verboten, es sei denn, dass vom Minister bzw. von seinem Vertreter eine Abweichung nur vorbehaltlich der Erfüllung folgender Bedingungen eingeräumt worden ist:

1° einen mit Gründen versehenen Antrag mit Angabe des Namens und der Registrierungsnummer des betreffenden Schiffes bei dem Verwalter stellen,

2° sich verpflichten, der Wallonischen Region sowie allen anderen Benutzern, Schiffsführern und ermächtigten Personen für Schäden, die von Reifen aus der Schiffsausstattung verursacht werden, Schadensersatz zu leisten,

3° die Heißprägung der Reifen vornehmen, damit sie bei Verlust identifiziert werden können,

4° eine vandalismussichere Befestigungsmethode anwenden, und

5° die Reifen im Sinne von Ziffer 3° während der Durchfahrt durch Bauwerke abnehmen.

Art. 8 - Durchfahrt durch zu manövrierende Bauwerke

§ 1. Reihenfolge der Durchfahrt

Die Durchfahrt durch die zu manövrierenden Bauwerke erfolgt in der nachstehenden Reihenfolge:

1° die Schiffe, die ein gewöhnliches blaues Funkellicht oder ein schnelles Funkellicht führen, in der Ankunftsreihenfolge;

2° die während der Uhrzeiten, denen der Betreiber zugestimmt hat, einem regelmäßigen Dienst zugewiesenen Schiffe;

3° alle sonstigen Schiffe in der Ankunftsreihenfolge.

In Bezug auf Ziffer 2° des vorangehenden Absatzes werden die Durchfahrtszeiten auf den Durchfahrtsbauwerken angeschlagen. Verliert eine Fahrt ihren regelmäßigen Charakter, so genießt das betreffende Schiff diese Vorfahrt nicht mehr.

§ 2. Vorschriften mit Anwendung auf jeglichen Typ eines zu manövrierenden Bauwerks

Bei Annäherung an ein zu manövrierendes Bauwerk verständigt ein jeder Schiffsführer das Manöverpersonal über seine Ankunft und befolgt dessen Anweisungen. Die Bauwerke und Ausgabestellen, die mit einer Sprechfunkanlage wie dem Schiffsfunk ausgestattet sind, werden mit Angabe des UKW-Rufkanals in den Sonderregelungen aufgeführt.

Schiffe, die auf das Manövrieren eines Bauwerks warten, legen in der Ankunftsreihenfolge an. Die Schiffsführer nehmen die Fahrt nur dann wieder auf, nachdem sie die Erlaubnis des Manöverpersonals erhalten haben, und dürfen nur so lange bei den Bauwerken verbleiben, wie es für das Manöver erforderlich ist.

Die Manöverzeiten der Bauwerke werden in den Sonderregelungen festgehalten.

Der Minister oder sein Vertreter kann eine Abweichung von den Manöverzeiten der Bauwerke unter den von ihm bestimmten Bedingungen zulassen.

§ 2. Besondere Vorschriften für die Durchfahrtsbauwerke

Sobald das Manöverpersonal seine Erlaubnis gibt, fahren die Schiffsführer ihre Schiffe langsam und vertäuen sie mit Hilfe der dafür vorgesehenen Vorrichtungen. Während der Schleusung werden die Tauen so gehandhabt, dass jede Schiffsbewegung verhindert wird, durch die die Schleusenkommer, der Trog des Bauwerks, die Ausrüstungen und die Schutzvorrichtungen beschädigt werden können. Die Schiffe bleiben bis zur vollständigen Toröffnung festgemacht.

Es können abgegrenzte Abschnitte den Schiffen vorbehalten werden, die für die erste bevorstehende Schleusung herangerufen werden.

Den Schiffen wird die Durchfahrt durch ein Bauwerk ausschließlich erlaubt, wenn dabei die Dauer dafür ausreicht, um innerhalb der Manöverzeiten ein vollständiges Manöver ausführen zu können.

Jede Berührung der Bauwerksteile mit Hilfe von Stangen, Haken, Staken und anderen Gegenständen, die den Bauwerken Schäden zufügen könnten, ist untersagt.

Außer in vom Minister oder von seinem Vertreter vorgesehenen Ausnahmefällen wird ein Schiff nur in einem Bauwerk zugelassen, wenn dessen Länge einschließlich des Ruders wenigstens 0,30 Meter und dessen Breite wenigstens 0,20 Meter kleiner als die Nutzlänge bzw. -breite des Bauwerks ist. Bei Bauwerken mit einer Nutzbreite gleich oder unter 5,20 Meter braucht allerdings die Schiffsbreite zwingend 0,10 Meter kleiner als die Breite des zu durchfahrenden Bauwerks zu sein. In dieser Hinsicht werden Schiffe, die nicht breiter als 5,10 Meter sind, ebenso an allen Schleusen zugelassen, deren Nutzbreite mehr als 5,20 Meter beträgt, ohne 5,30 Meter zu übersteigen.

Es werden mehrere Schiffe nebeneinander zur gleichen Zeit in der Schleusenkommer oder in dem Trog zugelassen, sofern ihre Gesamtbreite

1° 0,30 Meter kleiner als die Nutzbreite des Bauwerks ist, wenn zwei Schiffe gleichzeitig zugelassen werden;

2° 0,40 Meter kleiner als die Nutzbreite des Bauwerks ist, wenn drei Schiffe gleichzeitig zugelassen werden;

3° 0,50 Meter kleiner als die Nutzbreite des Bauwerks ist, wenn vier Schiffe gleichzeitig zugelassen werden.

Es werden mehrere Schiffe hintereinander zur gleichen Zeit in der Schleusenkommer oder in dem Trog des Bauwerks zugelassen, sofern dessen Nutzlänge größer ist als die

1° um 1,50 Meter gesteigerte Gesamtlänge der Schiffe, wenn zwei gleichzeitig zugelassen werden;

2° um 2,00 Meter gesteigerte Gesamtlänge der Schiffe, wenn drei gleichzeitig zugelassen werden;

3° um 2,50 Meter gesteigerte Gesamtlänge der Schiffe, wenn vier gleichzeitig zugelassen werden.

Die Besatzungsmitglieder, die für das Manövrieren des Schiffes unentbehrlich sind, bleiben während des ganzen Manövers an Bord.

Das Manöverpersonal verfügt über ein Logbuch, in das die Beschwerden jedes Schiffsführers oder jeder ermächtigten Person über den geleisteten Dienst eingetragen werden.

Bei Niedrigwasser ist der Minister bzw. sein Vertreter ermächtigt, um Zusammenschlüsse von Schiffen durchzuführen. Erforderlichenfalls kann sich diese Maßnahme auf die Gesamtheit der Schiffe erstrecken.

Während der Schleusung werden die Taue so gehandhabt, dass gegen die Schleusenmauern, die Trogwände, die Tore, die Schutz- und die Manöर्वorrichtungen nicht gestoßen wird, und dass im Allgemeinen die Integrität der Bauwerke nicht beeinträchtigt wird.

Trinkwasserentnahmestellen werden an bestimmten, in den Sonderregelungen genannten Bauwerken den Benutzern zur Verfügung gestellt. Der Schleusungsablauf darf nicht wegen der Wasserentnahme verzögert werden.

§ 4. Besondere Vorschriften für die beweglichen Brücken

Die beweglichen Brücken werden nur so lange manövriert, wie es für die Durchfahrt der Schiffe nötig ist, und nur in Fällen, in denen diese Durchfahrt nicht durch Herunterlassen der beweglichen Schiffsbestandteile ermöglicht wird.

Art. 9 - Durchfahrt durch Staudämme und unter den Brücken, Stegen und Überwasserteilen von Bauwerken

§ 1. Durchfahrt durch Staudämme

Jede Durchfahrt durch Staudämme ist außerhalb der in den Sonderregelungen beschriebenen speziellen Infrastrukturen untersagt.

§ 2. Durchfahrt unter den Brücken, Stegen und Überwasserteilen von Bauwerken

Die lichten Höhen, die Lage und die Breite der schiffbaren Durchfahrtsöffnung werden in den Sonderregelungen festgelegt.

Die maximale Durchfahrts Höhe ist 0,30 Meter kleiner als die lichte Höhe des Bauwerks.

Im Verhältnis zur maximalen Durchfahrts Höhe wird der Tiefgang des Schiffes je nach dem Stauziel auf Höhe des Bauwerks verringert.

Art. 10 - Freizeitaktivitäten

§ 1. Ohne Erlaubnis des Ministers oder seines Vertreters darf auf dem Netz keine Freizeitaktivität in einer Entfernung unter

1° 50 Metern von einem Staudamm oder

2° 250 Metern von einem Durchfahrtsbauwerkstattfinden.

§ 2. Bestimmte Freizeit- oder Sportaktivitäten werden an den Orten und unter den Bedingungen ausgeübt, die durch die Sonderregelungen eigens festgelegt sind.

Art. 11 - Besondere Umstände

§ 1. Unter besonderen Umständen wie bei Hochwasser, teilweiser bzw. vollständiger Wasserabsenkung oder Verklausungen kann der Verwalter das Stillliegen und die feste Vertäuung der Schiffe den Schiffsführern oder jeder ermächtigten Person auferlegen, damit sie den Wasserverlauf nicht beeinträchtigen und dem Netz nicht schädigen können.

Nötigenfalls werden sie an die Orte gefahren, auf die der Verwalter verweist.

§ 2. Bei Frost ist jeder Schiffsführer bzw. jede ermächtigte Person verpflichtet, das sich eventuell um sein bzw. ihr Schiff bildende Eis zu brechen und gebrochen zu halten.

§ 3. Jeder Schiffsführer hat bei Brandausbruch an Bord sein Schiff von den anderen Schiffen und von den Bauwerken fernzuhalten.

Art. 12 - Verbote

§ 1. Der Minister bzw. sein Vertreter ist ermächtigt, um auf beweglichen Brücken den Verkehr zu verbieten.

§ 2. Es ist verboten,

1° ohne Erlaubnis des Manöverpersonals eine bewegliche Brücke zu überqueren;

2° auf einer beweglichen Brücke zu parken.

Art. 13 - Verpflichtungen jedes Schiffsführers, jeder ermächtigten Person oder jedes Benutzers

§ 1. Jeder Schiffsführer, jede ermächtigte Person oder jeder Benutzer, der bzw. die dem Netz einen Schaden zugefügt hat, meldet es unverzüglich dem Verwalter.

§ 2. Jeder Schiffsführer, jede ermächtigte Person oder jeder Benutzer, dem bzw. der auf dem Netz ein sich als mögliches Hindernis für die Schifffahrt erweisender Gegenstand abhanden gekommen ist, verständigt den Verwalter unverzüglich darüber und weist ihn möglichst genau auf die Stelle hin, an der der Gegenstand verloren ging. Ferner sollte er bzw. sie nach Möglichkeit die Stelle mit einer Kennzeichnung versehen.

§ 2. Jeder Führer oder Eigentümer eines Schiffes, das auf Grund gelaufen oder gesunken ist,

1° informiert den Verwalter unverzüglich darüber,

2° bringt die notwendige und angemessene Markierung an,

3° nimmt unverzüglich das Wiederflottmachen des Schiffes einschließlich der Ladung vor, und

4° räumt das Wrack aus dem Netz.

Falls dies nicht innerhalb einer vernünftigen Frist durchgeführt wird, legt der Verwalter eine Frist fest, nach Ablauf deren Maßnahmen auf Kosten, Rechnung und Gefahr des Schiffsführers bzw. -eigentümers zwangsweise zu treffen sind.

Wenn der Führer oder der Eigentümer eines gesunkenen Schiffes unbekannt sind, wird dieses, sowie dessen Trümmer und Ladung, vom Verwalter zum Verkauf angeboten.

Der Erlös aus dem Verkauf abzüglich der vom Verwalter verauslagten Ausgaben für die Entsorgungskosten wird der Hinterlegungs- und Konsignationskasse entrichtet, wo er den Anspruchsberechtigten zur Verfügung steht.

§ 4. Jeder Schiffsführer oder jede ermächtigte Person hat den Verwalter unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen, wenn er bzw. sie

1° eine Situation feststellt, die für die Schifffahrt oder das Netz ein Hindernis oder gar eine Gefahr darstellen könnte, wie z.B. das Vorhandensein eines Fremdgegenstandes, eine beschädigte oder fehlerhafte Signalisierung, einen Brand, eine Kollision, einen Umweltschaden;

2° ein Not- oder Vorsichtsignal empfängt;

3° notgedrungen sein Schiff an einer verbotenen Stelle aufhalten lassen muss.

Zudem hat er dem Verwalter den Ort, an dem eine der im vorigen Absatz angedeuteten Situationen eingetreten ist, so genau wie möglich anzugeben.

§ 5. Jeder Schiffsführer, jede ermächtigte Person oder jeder Benutzer, der bzw. die seiner bzw. ihrer Auffassung nach einen Schaden erlitten hat, für den der Verwalter zur Verantwortung gezogen werden könnte, setzt ihn sofort davon in Kenntnis, damit eine kontradiktorische Feststellung möglichst früh stattfinden kann.

Wenn dieser Schiffsführer jedoch beschließt, seine Fahrt fortzusetzen, informiert er den Verwalter spätestens bei der Durchfahrt durch das erste Durchfahrtsbauwerk, dem er begegnet. Zu diesem Zweck trägt er seine Beschwerde in das ihm zur Verfügung gestellte, in Artikel 8 § 3 Absatz 9 dieses Erlasses vorgesehene Logbuch ein.

Art. 14 - Hierarchie der anwendbaren Regeln in Sachen Schifffahrt

Die Schiffsführer oder ermächtigten Personen halten sich in folgender Reihenfolge

1° an die Anweisungen des Verwalters;

2° an die vorläufigen Vorschriften, die der Verwalter im Rahmen von Bekanntmachungen für die Binnenschifffahrt erlassen hat;

3° an die Bestimmungen dieses Erlasses und der Ministerialerlasse zu dessen Ausführung.

Art. 15 - Abweichungen

Falls es sich aufgrund der Interessen der Region oder der Schifffahrtssicherheit als erforderlich erweist, kann der Minister oder dessen Vertreter unter den von ihm selbst festgelegten Bedingungen jede zeitweilige Abweichung mit Ausnahmecharakter von den Schifffahrtsvorschriften gemäß diesem Erlass bewilligen bzw. auferlegen.

Wenn die Abweichung einer Veröffentlichungsmaßnahme bedarf, wird diese durch eine Bekanntmachung für die Binnenschifffahrt durchgeführt.

KAPITEL III – Schlussbestimmungen

Art. 16 - Sonderregelungen

Für jede Wasserstraße und jedes großes Wasserbauwerk bestimmt der Minister die anwendbaren Sonderregelungen.

Art. 17 - Aufhebung

Artikel 1 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 9, Artikel 4 Absätze 1, 2, 3 und 4, Artikel 6, Artikel 8 Ziffer 3, Artikel 9 § 1 Absätze 1 und 2, § 4 Absätze 3, 4 und 5 und § 6, Artikel 9bis § 1, § 2, § 3 und § 6, Artikel 9ter § 1, Artikel 10 Absatz 1, Artikel 11, Artikel 13 Absätze 1, 2, 3, 4 und 5, Artikel 14, Artikel 15, Artikel 21, Artikel 24, Artikel 25, Artikel 26, Artikel 27, Artikel 28 § 1, § 2, § 3, § 4, § 5, § 6 und § 8, Artikel 29, Artikel 30, Artikel 31, Artikel 32, Artikel 33, Artikel 34, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 40, Artikel 42, Artikel 44, Artikel 45, Artikel 46, Artikel 47, Artikel 47bis, Artikel 49 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 50, Artikel 51, Artikel 52, Artikel 55, Artikel 58, Artikel 59, Artikel 59bis, Artikel 60, Artikel 61, Artikel 65, Artikel 90, Artikel 91, Artikel 92, Artikel 93, Artikel 94, Artikel 95, Artikel 96, Artikel 97, Artikel 99, Artikel 102, Artikel 104, Artikel 105, Artikel 106 und Artikel 107 des Königlichen Erlasses vom 15. Oktober 1935 zur Einführung der allgemeinen Ordnung über die Wasserstraßen des Königreichs in der durch Erlasse vom 3. Oktober 1986, vom 28. März 1988, vom 25. Mai 1992, vom 23. September 1992, vom 2. Juni 1993, vom 21. Januar 1998, vom 8. November 1998, vom 5. März 1999, vom 3. Mai 1999, vom 20. Juli 2000, vom 23. Februar 2006, vom 24. September 2006, vom 9. März 2007, vom 7. und vom 28. November 2007 geänderten Fassung werden aufgehoben.

Art. 18 - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Wasserwege gehören, wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 15. Mai 2014

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
C. DI ANTONIO

Anlage 1

LISTE DER WASSERSTRASSEN

Name:	DENDER
Nummer:	18
Ursprung:	ab der Mauer, die dem Unterhaupt der Schleuse Nr. 21 von Ath auf dem Kanal Blaton-Ath entgegensteht (ausschließlich desselben)
Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Lessines (Deux-Acren)
	Nebenarme:
Bezeichnung:	Verlegung auf Höhe der Mühle von Bilhée

Nummer:	181
Ursprung:	am linken Denderufer zu Ath
Bezeichnung:	Verlegung auf Höhe des Staudamms von Rebaix
Nummer:	182
Ursprung:	am linken Denderufer zu Ath (Rebaix)
Bezeichnung:	Verlegung auf Höhe des Staudamms und der Mühlen von Papignies
Nummer:	183
Ursprung:	am linken Denderufer zu Lessines (Papignies)
Bezeichnung:	Verlegung auf Höhe der Mühlen von Lessines
Nummer:	184
Ursprung:	am linken Denderufer zu Lessines (Papignies)
Bezeichnung:	Erweiterung der Verlegung auf Höhe der Mühlen von Lessines
Nummer:	1841
Ursprung:	am linken Denderufer zu Lessines (Papignies)
Bezeichnung:	Verlegung auf Höhe der Mühlen von Deux-Acres
Nummer:	185
Ursprung:	am rechten Denderufer zu Lessines (Deux-Acres)
Name:	ALBERT-KANAL
Nummer:	20
Ursprung:	am linken Maasufer zu Lüttich
Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Bassenge (Eben-Emael)
Name:	KANAL VON LANAYE
Nummer:	21
Ursprung:	am rechten Ufer des Albert-Kanals zu Visé (Lanaye) stromaufwärts von der Schleusen-anlage in Lanaye
Endpunkt:	Zusammenfluss am linken Ufer der Grenzmaas zu Visé (Lanaye)
Name:	HACCOURT-KANAL ZU VISE
Nummer:	28
Ursprung:	am rechten Ufer des Albert-Kanals zu Visé
Endpunkt:	Ende der den Kanal von der Maas abtrennenden Mole in Visé
Name:	KANAL CHARLEROI-BRÜSSEL
Nummer:	30
Ursprung:	am linken Ufer der Sambre zu Charleroi (Dampremy)
Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Tubize (Clabecq)
Abzweigungen:	
Bezeichnung:	Abzweigung Bellecourt
Nummer:	301
Ursprung:	am linken Ufer des Kanals Charleroi-Brüssel zu Seneffe
Bezeichnung:	Abzweigung Seneffe
Nummer:	302
Ursprung:	am rechten Ufer des Kanals Charleroi-Brüssel zu Seneffe

Bezeichnung:	Abzweigung Ronquières
Nummer:	303
Ursprung:	am rechten Ufer des Kanals Charleroi-Brüssel zu Braine-le-Comte (Ronquières)
Bezeichnung:	stillgelegter Kanal Charleroi-Brüssel für 300-Tonnen-Schiffe
Nummer:	304
Ursprung:	nördliches Ende des Tunnels von Godarville in Seneffe
Endpunkt:	stillgelegte Schleuse Nr. 26 in Braine-le-Comte (Ronquières)
Name:	MAAS
Nummer:	40
Ursprung:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Hastière (Agimont) am linken Ufer
Endpunkt:	einschließlich des Staudamms von Monsin in Lüttich
Name:	SEMOIS
Nummer:	401
Ursprung:	stromabwärts von und ausschließlich des Staudamms, der die Deleau-Mühle nahe Herbeumont antreibt
Endpunkt:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Vresse-sur-Semois (Bohan) am linken Ufer
Name:	LESSE
Nummer:	402
Ursprung:	einschließlich des festen Wehrs an der Lesse zu Dinant (Anseremme)
Endpunkt:	Zusammenfluss der Maas in Dinant (Anseremme)
Bezeichnung:	VERLEGUNG DER MAAS
Nummer:	403
Ursprung:	Ende der die Maas von ihrem verlegten Abschnitt abtrennenden Mole stromabwärts von der Brücke von Fragnée in Lüttich
Endpunkt:	Ende der die Maas von ihrem verlegten Abschnitt abtrennenden Mole stromabwärts von der Atlas-V-Brücke in Lüttich
Bezeichnung:	SÜDLICHE GRENZMAAS
Nummer:	404
Ursprung:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien auf Höhe des Baches von Massembre in Hastière (Heer) am linken Ufer
Endpunkt:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Hastière (Agimont) am linken Ufer
Name:	SAMBRE
Nummer:	41
Ursprung:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Erquennes (Solré) am linken Ufer
Endpunkt:	Zusammenfluss am linken Maasufer zu Namur
Name:	EAU D'HEURE
Nummer:	411
Ursprung:	500 m stromaufwärts vom Zusammenfluss mit der Sambre in Charleroi (Marchienne-au-Pont)
Endpunkt:	Zusammenfluss am rechten Sambreufer
Name:	KANAL DER OURTHE
Nummer:	42
Ursprung:	am linken Ourtheufer zu Lüttich (Angleur)
Endpunkt:	Zusammenfluss am rechten Maasufer zu Lüttich

Name:	OURTHE
Nummer:	421
Ursprung:	auf Höhe und ausschließlich des Staudamms von Nisramont in La Roche-en-Ardenne (linkes Ufer) und Houffalize (rechtes Ufer)
Endpunkt:	Zusammenfluss am rechten Ufer des verlegten Abschnitts der Maas zu Lüttich
Name:	AMEL
Nummer:	422
Ursprung:	ab und ausschließlich der Brücke von Sougné in Aywaille (Sougné-Remouchamps)
Endpunkt:	Zusammenfluss am rechten Ourtheufer zu Comblain-au-Pont
Bezeichnung:	NIEDERE MAAS
Nummer:	43
Ursprung:	ab dem und ausschließlich des Staudamms von Monsin in Lüttich
Endpunkt:	auf Höhe der in Visé (Lixhe) gelegenen Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien entlang der Linie, die die Abmarkungen P45 am rechten Ufer und B45 am linken Ufer verbindet
Name:	MONSIN-KANAL
Nummer:	45
Ursprung:	am rechten Ufer des Albert-Kanals zu Lüttich
Endpunkt:	Zusammenfluss am linken Ufer der Niederen Maas zu Lüttich
Bezeichnung:	GRENZMAAS
Nummer:	46
Ursprung:	auf Höhe der in Visé (Lixhe) gelegenen Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien entlang der Linie, die die Abmarkungen P45 am rechten Ufer und B45 am linken Ufer verbindet
Endpunkt:	auf Höhe der Grenzmarke 49 am linken Ufer auf der in Visé (Petit-Lanaye) gelegenen Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien
Name:	OBERE SCHELDE
Nummer:	50
Ursprung:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Brunehaut (Bléharies)
Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Mont-de-l'Enclus
Zusammensetzung:	laut dem Königlichen Erlass vom 2. Februar 1993 zur Auflistung der Wasserstraßen und deren Nebenanlagen, die vom Staat auf die Wallonische Region übertragen wurden, — am rechten Ufer: von der Verlängerung bis auf das rechte Ufer der am linken Ufer gelegenen Grenze zwischen den Gemeinden Spiere-Helkijn (Spiere) und Pecq (Warcoing) an, wobei diese Brücke als Kilometer 0 angesehen wird, bis zu Kilometer 0,880 d.h. 75 m stromabwärts vom stromaufwärtigen Ende der Anlegestelle am rechten Ufer stromaufwärts von der Schleuse von Espierres; — am linken Ufer: von Kilometer 0,300 an bis zu Kilometer 0,528 d.h. 71 m stromaufwärts von der Mündung des Kanals der Espierres in der Schelde;
	— am rechten Ufer: von Kilometer 1,073 an, d.h. 132 m stromaufwärts des Oberhauptes der Schleuse von Espierres, bis zu Kilometer 1,617 am stromaufwärtigen Ende der Anlegestelle am rechten Ufer stromabwärts von der Schleuse von Espierres; — am linken Ufer: von Kilometer 1,075 an, d.h. 130 m stromaufwärts des Oberhauptes der Schleuse von Espierres, bis zu Kilometer 1,497 d.h. 113 m stromabwärts vom Unterhaupt der Schleuse von Espierres;
	— am rechten Ufer: von Kilometer 1,734 an, d.h. 61 m stromaufwärts vom Zusammenfluss des Espierres-Baches und der Schelde, bis zu Kilometer 3,538 d.h. 271 m stromabwärts von der Brücke von Pottes-Helkijn; — am linken Ufer: von Kilometer 1,830 an, d.h. 35 m stromabwärts vom Zusammenfluss des Espierres-Baches und der Schelde, bis zu Kilometer 2,472 d.h. 32 m stromaufwärts von der privaten Anlegestelle der Firma Delbeque in Spiere-Helkijn (Helkijn);

	<ul style="list-style-type: none"> — am linken Ufer: von Kilometer 3,763 an bis zu Kilometer 3,968; — am rechten Ufer: von Kilometer 3,738 an bis zu Kilometer 3,904; — am rechten Ufer: von Kilometer 4,158 an bis zu Kilometer 4,542; — am linken Ufer: von Kilometer 4,420 an bis zu Kilometer 4,489; — am rechten Ufer: von Kilometer 4,966 an bis zu Kilometer 6,934; — am linken Ufer: von Kilometer 5,261 an bis zu Kilometer 5,972 d.h. 60 m stromaufwärts vom Zusammenfluss mit dem Kanal Bossuit-Kortrijk;
	<ul style="list-style-type: none"> — am rechten Ufer: von Kilometer 7,023 an bis zu Kilometer 7,383; — am linken Ufer: von Kilometer 7,057 an bis zu Kilometer 7,203; — am rechten Ufer: von Kilometer 7,657 an (Zusammenfluss von "La Haye" mit der Schelde) bis zu Kilometer 9,178 d.h. 479 m stromabwärts von der Brücke von Escanaffles; — am linken Ufer: von Kilometer 7,663 an bis zu Kilometer 8,633 d.h. 66 m stromaufwärts von der Brücke von Escanaffles; — am rechten Ufer: von Kilometer 9,247 an bis zu Kilometer 10,042 – Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Mont-de-l'Enclus.
Name:	KANAL DER ESPIERRES
Nummer:	58
Ursprung:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Estaimpuis (Leers-Nord)
Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region in Pecq (Warcoing)
Name:	CANAL DU CENTRE A GRAND GABARIT
Nummer:	60
Ursprung:	am linken Ufer des Kanals Charleroi-Brüssel zu Seneffe
Endpunkt:	in Mons (Nimy), in einer Entfernung von 14,50 Metern in der Achse der Eisenbahnbrücke der Linie Mons-Brüssel
	Abzweigung:
Bezeichnung:	Abzweigung La Croyère
Nummer:	601
Ursprung:	am linken Ufer des Canal du Centre à grand gabarit zu La Louvière
Name:	KANAL BLATON-ATH
Nummer:	61
Ursprung:	am rechten Ufer des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes zu Bernissart (Blaton)
Endpunkt:	Verbindung in Ath mit der kanalisierten Dender (einschließlich des Unterhauptes der Schleuse Nr. 21 von Ath auf dem Kanal Blaton-Ath)
Name:	KANAL POMMERCEUL-CONDE
Nummer:	62
Ursprung:	am linken Ufer des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes zu Bernissart (Pommerœul)
Endpunkt:	Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Hensies
Name:	HAINÉ
Nummer:	621
Ursprung:	senkrecht zur Achse der Eisenbahnbrücke der Linie Mons-Brüssel in Mons (Nimy)
Endpunkt:	am linken Ufer des Kanals Pommerœul-Condé zu Hensies
Name:	RIVIERETTE
Nummer:	622
Ursprung:	Verbindung mit der Haine in Saint-Ghislain
Endpunkt:	Verbindung mit der Vieille Haine in Boussu
Name:	VIEILLE HAINÉ
Nummer:	623
Ursprung:	Verbindung mit der Rivière in Boussu
Endpunkt:	Verbindung mit der Haine in Hensies (Montœul-sur-Haine)

Name:	KANAL NIMY-BLATON-PERONNES
Nummer:	63
Ursprung:	in Mons (Nimy), stromabwärts von der Eisenbahnbrücke der Linie Mons-Brüssel in einer in der Achse gemessenen Entfernung von 14,50 Metern
Endpunkt:	am rechten Ufer der Oberen Schelde zu Antoing (Péronnes)
	Abzweigungen:
Bezeichnung:	stillgelegter Kanal Pommerœul-Antoing (östlicher Teil)
Nummer:	631
Ursprung:	auf Höhe des Dükers unter der Straße Bernissart-Harchies in Bernissart (Harchies)
Bezeichnung:	stillgelegter Kanal Pommerœul-Antoing (westlicher Teil)
Nummer:	632
Ursprung:	Zulaufventile am rechten Ufer des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes zu Péruwelz (Wiers)
Name:	Grand Large von Mons
Nummer:	633
Ursprung:	am linken Ufer des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes zu Mons
Name:	Grand Large von Péronnes
Nummer:	634
Ursprung:	am rechten Ufer des Kanals Nimy-Blaton-Péronnes zu Antoing (Péronnes)
Bezeichnung:	EMBRANCHEMENT PRINCIPAL
Nummer:	64
Ursprung:	am linken Ufer des Canal du Centre à grand gabarit zu La Louvière
Endpunkt:	Verbindung mit dem historischen Canal du Centre zu La Louvière (Houdeng-Goegnies)
	Abzweigung:
Bezeichnung:	Abzweigung La Louvière
Nummer:	641
Ursprung:	am linken Ufer zu La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Name:	HISTORISCHER CANAL DU CENTRE
Nummer:	65
Ursprung:	194 m stromabwärts von der Achse des Wachtors, Verbindung mit dem Embranchement principal zu La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Endpunkt:	am linken Ufer des Canal du Centre à grand gabarit zu Le Rœulx (Thieu)
	Abzweigung:
Bezeichnung:	Nebenarm des historischen Canal du Centre
Nummer:	651
Ursprung:	Verbindung mit dem historischen Canal du Centre auf Höhe der entgegenstehenden Mauer der Verbindungsschleuse von Thieu zu Le Rœulx (Thieu)
Endpunkt:	430 m stromabwärts von der Brücke der Chaussée de Mons zu Mons (Havré)
	Südliche Abzweigung des Nebenarmes des historischen Canal du Centre
Nummer:	6511
Ursprung:	am linken Ufer des Nebenarmes des historischen Canal du Centre zu Le Rœulx (Thieu)
Bezeichnung:	GRENZLEIE
Nummer:	85
Ursprung:	Zusammenfluss mit der Deule auf der Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Comines-Warneton (Warneton)

Endpunkt:	Grenze zwischen der Wallonischen und der Flämischen Region stromabwärts von der Brücke von Comines in Comines-Warneton (Warneton)
Zusammensetzung:	laut dem Königlichen Erlass vom 2. Februar 1993 zur Auflistung der Wasserstraßen und deren Nebenanlagen, die vom Staat auf die Wallonische Region übertragen wurden, — das gesamte Bett der Leie von Kilometer 9,576 in Comines-Warneton (Warneton) an, d.h. 0,555 km stromabwärts von der festen Brücke von Warneton, bis zu Kilometer 9,778 in Comines-Warneton (Bas-Warneton), d.h. 0,757 km stromabwärts von der festen Brücke von Warneton;
	— der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 9,778 in Comines-Warneton (Bas-Warneton) an bis zu Kilometer 10,033 in Comines-Warneton (Bas-Warneton), d.h. 1,012 km stromabwärts von der festen Brücke von Warneton; — das gesamte Bett der Grenzleie von Kilometer 10,033 in Comines-Warneton (Bas-Warneton) an bis zu Kilometer 10,198 in Comines-Warneton (Bas-Warneton), d.h. 1,177 km stromabwärts von der festen Brücke von Warneton; — der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 10,198 in Comines-Warneton (Bas-Warneton) an bis zu Kilometer 11,821 in Comines-Warneton (Bas-Warneton), d.h. 0,682 km stromaufwärts vom Oberhaupt der neuen Schleuse von Comines-Warneton;
	— das gesamte Bett der Leie von Kilometer 11,821 in Comines-Warneton (Bas-Warneton) an bis zu Kilometer 13,364 in Comines-Warneton (Comines), d.h. 0,352 km stromaufwärts von der festen Brücke von Comines; — der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 13,364 in Comines-Warneton (Comines) an bis zu Kilometer 14,680 in Comines-Warneton (Comines), d.h. 0,964 km stromabwärts von der festen Brücke von Comines. Anm.: alle in diesem Erlass genannten "Kilometer"-Werte für die Leie werden ab dem Ursprung der alten Leie – Straße 851 – auf der französischen Grenze gemessen, und nicht ab dem Zusammenfluss der Deule, dem Ursprung der Straße 85.
	Nebenarme:
Bezeichnung:	Nebenarm der Unterstadt
Nummer:	854
Ursprung:	am linken Ufer der Grenzleie zu Comines-Warneton (Comines)
Bezeichnung:	Nebenarm Warneton
Nummer:	855
Ursprung:	am linken Ufer der Grenzleie zu Comines-Warneton (Comines)
Bezeichnung:	Nebenarm des Vert Digue
Nummer:	856
Ursprung:	am rechten Ufer der Grenzleie zu Comines-Warneton (Comines)
Bezeichnung:	Nebenarm der Schleuse
Nummer:	857
Ursprung:	am rechten Ufer der Grenzleie zu Comines-Warneton (Comines)
Name:	ALTE LEIE
Nummer:	851
Ursprung:	ab der Grenze zwischen Frankreich und Belgien in Comines-Warneton (Warneton)
Endpunkt:	am Zusammenfluss mit der Deule und der Grenzleie zu Comines-Warneton (Warneton)
Zusammensetzung:	laut dem Königlichen Erlass vom 2. Februar 1993 zur Auflistung der Wasserstraßen und deren Nebenanlagen, die vom Staat auf die Wallonische Region übertragen wurden, — der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 0,000 am stromaufwärtigen Ursprung in Comines-Warneton (Ploegsteert) an bis zu Kilometer 0,243 in Comines-Warneton (Ploegsteert), d.h. 70 m stromabwärts von der festen Brücke der Chemin de fer d'Ostende à Armentières;
	— das gesamte Bett der Leie von Kilometer 0,243 in Comines-Warneton (Ploegsteert) an bis zu Kilometer 0,905 in Comines-Warneton (Ploegsteert), d.h. 194 m stromabwärts von der festen Brücke von Houplines; — der belgische Teil des Bettes der Grenzleie von Kilometer 1,943 in Comines-Warneton (Warneton) an, d.h. 1,232 km stromabwärts von der festen Brücke von Houplines, bis zu Kilometer 4,378 in Comines-Warneton (Warneton), d.h. 1,041 km stromabwärts von der festen Brücke von Frélinghien;

	— der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 4,590 in Comines-Warneton (Warneton) an, d.h. 1,253 km stromabwärts von der festen Brücke von Houplines, bis zu Kilometer 5,360 in Comines-Warneton (Warneton), d.h. 0,181 km stromaufwärts von der festen Brücke "Pont Rouge";
	— das gesamte Bett der Leie von Kilometer 5,360 in Comines-Warneton (Warneton) an bis zu Kilometer 5,555 in Comines-Warneton (Warneton), d.h. 0,014 km stromabwärts von der festen Brücke "Pont Rouge"; — der belgische Teil des Betts der Grenzleie von Kilometer 5,555 in Comines-Warneton (Warneton) an bis zu Kilometer 9,397 in Comines-Warneton (Warneton), d.h. 0,376 km stromabwärts von der Brücke von Warneton;
	Nebenarme:
Bezeichnung:	Nebenarm Houplines
Nummer:	852
Ursprung:	am rechten Ufer der Alten Leie zu Comines-Warneton (Ploegsteert)
Bezeichnung:	Nebenarm des Pré entre Deux Eaux
Nummer:	853
Ursprung:	am linken Ufer der Alten Leie zu Comines-Warneton (Ploegsteert)
Bezeichnung:	Stillgelegter Kanal Ypern-Comines
Nummer:	858
Ursprung:	Grenze zwischen Wallonien und Flandern
Endpunkt:	am linken Ufer der Grenzleie zu Comines-Warneton (Comines)

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 15. Mai 2014 zur Regelung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen in der Wallonischen Region und zur Aufhebung für die Wallonische Region mancher Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 15. Oktober 1935 zur Einführung der allgemeinen Ordnung über die Wasserstraßen des Königreichs als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 15. Mai 2014

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
C. DI ANTONIO

Anlage 2

LISTE DER GROSSEN WASSERBAUWERKE

Bezeichnung:	Der Staudamm und das Reservoir des RY DE ROME
Nummer:	405
Ausdehnung:	Gebietskörperschaft Couvin
Bezeichnung:	Der Staudamm und das Reservoir der EAU D'HEURE
Nummer:	412
Ausdehnung:	Gebietskörperschaften Froidchapelle und Cerfontaine
Bezeichnung:	Der Vordamm und das Reservoir des RY JAUNE
Nummer:	4121
Ausdehnung:	Gebietskörperschaft Cerfontaine
Bezeichnung:	Der Vordamm und das Reservoir zu FERONVAL
Nummer:	4122
Ausdehnung:	Gebietskörperschaft Froidchapelle
Bezeichnung:	Der Vordamm und das Reservoir zu FALEMPRISE
Nummer:	4123
Ausdehnung:	Gebietskörperschaft Cerfontaine

Bezeichnung:	Der Staudamm und das Reservoir der PLATE TAILLE
Nummer:	413
Ausdehnung:	Gebietskörperschaften Froidchapelle und Cerfontaine
Bezeichnung:	Der Staudamm und das Reservoir auf der OURTHE
Nummer:	423
Ausdehnung:	Gebietskörperschaften La Roche-en-Ardenne und Houffalize
Bezeichnung:	Die GILEPPE-Talsperre und deren Reservoir
Nummer:	424
Ausdehnung:	Gebietskörperschaften Baelen und Jalhay
Bezeichnung:	Die WESERTalsperre und deren Reservoir
Nummer:	425
Ausdehnung:	Gebietskörperschaften Eupen und Raeren

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 15. Mai 2014 zur Regelung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen in der Wallonischen Region und zur Aufhebung für die Wallonische Region mancher Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 15. Oktober 1935 zur Einführung der allgemeinen Ordnung über die Wasserstraßen des Königreichs als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 15. Mai 2014

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
C. DI ANTONIO

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2014/27226]

15 MEI 2014. — Besluit van de Waalse Regering houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest en tot opheffing voor het Waalse Gewest van sommige bepalingen van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk

De Waalse Regering,

Gelet op artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

Gelet op het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein, inzonderheid op de artikelen 2, tweede lid, 2°, 3, § 4, 2°, en 4bis, eerste lid;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 18 juni 2009 tot vaststelling van de inwerkingtreding van het decreet van 19 maart 2009 de instandhouding van het gewestelijke openbaar wegen- en waterwegendomein en de nadere regels voor de aanwijzing van de domaniale politieagenten en de ambtenaren die gemachtigd zijn om administratieve geldboetes op te leggen;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 19 september 2002 tot bepaling van de voorschriften die van toepassing zijn op de domeinconcessies betreffende de infrastructures voor riviertoeerisme op de waterwegen van het Waalse Gewest;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 september 1950 houdende bijzondere reglementen van sommige scheepvaartwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 24 september 2006 houdende vaststelling van het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk en de wijzigingsbesluiten ervan;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, inzonderheid op artikel 20;

Gelet op het Europees Reglement voor binnenlandse waterwegen (CEVNI) aangenomen door de werkgroep Vervoer door binnenlandse waterwegen van het Comité Binnenlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, bij resolutie nr. 24 van 15 november 1985 en zijn latere wijzigingen;

Gelet op het advies van de autonome adviescel “Duurzame ontwikkeling” van 13 maart 2014;

Gelet op het advies van de Raad van State nr. 55.995/4, gegeven op 7 mei 2014, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van de Minister bevoegd voor de Waterwegen,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Inleidende bepalingen*

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

In dit besluit wordt verstaan onder :

1° algemeenheden :

a) recreatieve activiteiten : geheel van recreatieve activiteiten die alleen of in groep op de waterweg uitgeoefend worden met al dan niet de bijstand van een instructeur die met name het welzijn en de ontspanning als doel heeft;

b) berichten aan de scheepvaart : inlichtingen of voorschriften met een tijdelijk karakter bestemd voor de stuurlieden en gebruikers, en die ter inzage gelegd worden op de website van het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen van de Waalse Overheidsdienst, voor de sluisen, alsook bij elk ander communicatiemiddel;

c) pand : watervlak inbegrepen tussen twee of verschillende kunstwerken;

d) stuurman : persoon verantwoordelijk voor het besturen van een schip;

e) stuwpeil : ogenblikkelijk waterpeil van het watervlak op een bepaalde plaats;

f) fenders en wrijfhouten : elementen neergelegd tegen de romp van een schip om bedoeld schip tijdens manoeuvres zoals een vastlegging te beschermen;

g) domein : het gewestelijk openbaar waterwegendomein;

h) laagwaterstand : peil of debiet van het laag water;

i) beheerder : het Operationeel Directoraat-generaal Mobiliteit en Waterwegen belast met het beheer van de waterwegen;

j) uren van bediening : periode waarin een kunstwerk wordt bediend om de doorvaart mogelijk te maken;

k) infrastructuur voor riviertoerisme : aanmeerplaats, relais, of jachthaven naar gelang van de aangeboden diensten, met inbegrip van water, elektriciteit, sanitair zoals bepaald in het besluit van de Waalse Regering van 19 september 2002 tot bepaling van de voorschriften die van toepassing zijn op de domeinconcessies betreffende de infrastructuur voor riviertoerisme op de waterwegen van het Waalse Gewest;

l) Minister : de Minister die bevoegd is voor de waterwegen;

m) ankerplaats : hoogte tussen het stuwpeil en de bodem van de waterweg of kunstwerk;

n) normale hoogwaterstand : referentieniveau van het watervlak dat de toegelaten diepgang zoals bepaald in de bijzondere reglementen verzekert;

o) kunstwerk : kunstwerk in de zin van punt 6 van dit artikel;

p) breedte der vaargeul : referentiebreedte van een sectie van de waterweg waarin de schepen mogen varen op de toegelaten diepgang en hoogte boven de waterlijn;

q) vaarverlof : vergunning verleend door de beheerder om een reis te maken;

r) bedieningspersoneel : personeel aangesteld voor de bediening van de kunstwerken;

s) gezaghebbende persoon : persoon die verantwoordelijk is of belast met het toezicht op een drijvende installatie of een stilliggend schip;

t) bijzondere reglementen : geheel van bepalingen besloten door de Minister, dat de waarde heeft van een juridische norm die specifiek toepasselijk is op de waterwegen en de grote waterkunstwerken bepaald in de bijlagen 1 en 2 bij dit besluit;

u) het schutten : opvulling of lediging van een schutkolk of translatie van een bak;

v) gebruiker : elke andere persoon dan de stuurman van een schip of dan de gezaghebbende persoon;

2° algemene verdeling :

a) schip : elk bootje, al dan niet gemotoriseerd, met inbegrip van de voorwerpen zonder waterverplaatsing en de watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om gebruikt te worden als vervoermiddel over het water;

b) pleziervaartuig : elke schip gebruikt voor recreatieve activiteiten met uitzondering van de passagiersvaartuigen;

c) gemotoriseerde vaartuigen : schepen bestemd voor sport of recreatie op het water, met een snelheid hoger dan degene die toegelaten is bij het glijden over het water. Ze worden in drie categorieën verdeeld :

- de vaartuigen met buitenboordmotor;

- de waterscooters met zadel, ook runabout genoemd, hebben een gewaarborgde stabiliteit bij stilstand en een gewaarborgde bestuurbaarheid bij een lage snelheid. Ze beschikken in het algemeen over twee of drie zitplaatsen;

- de waterscooters met verstelbare arm, ook stand-up-jetski of jetski genoemd zijn vaartuigen waarvan de stabiliteit en de bestuurbaarheid noch bij stilstand, noch bij een lage snelheid worden gewaarborgd, die algemeen overeind of op de knieën door middel van een verstelbare arm worden bestuurd;

d) passagiersschip : elk schip ingericht of gebruikt om meer dan 12 passagiers te vervoeren;

e) bunkerschip : schip met een lengte kleiner dan 35 m, gespecialiseerd in de bevoorrading van de drijvende of stilliggende schepen voornamelijk met brandstof, huisbrandolie, aftapolie, gas en drinkbaar water.

3° afmetingen van de schepen :

a) maximale lengte : lengte over alles;

b) maximale breedte : breedte over alles;

c) diepgang : verticale afstand tussen de waterlijn en het laagste vaste punt;

d) hoogte boven de waterlijn : verticale afstand tussen het peil van het watervlak en het hoogste gedeelte van het schip;

- e) toegelaten diepgang : maximale toegelaten diepgang;
- f) maximale toegelaten afmetingen : afmetingen die de lengten, breedten, maximale diepgang zoals bepaald in de bijzondere reglementen, omvatten.
- 4° afmetingen van de kunstwerken :
- a) bruikbare lengte van een kunstwerk : referentielengte van een kunstwerk, gebruikt om de maximale lengte van een schip dat alleen door het kunstwerk kan varen, of de maximale gecumuleerde lengte van verschillende schepen die samen door het kunstwerk kunnen varen, te bepalen;
- a) bruikbare breedte van een kunstwerk : referentiebreedte van een kunstwerk, gebruikt om de maximale breedte van een schip dat alleen door het kunstwerk kan varen, of de maximale gecumuleerde breedte van verschillende schepen die samen door het kunstwerk kunnen varen, te bepalen;
- c) vrije hoogte : maximale verticale afstand tussen de normale hoogwaterstand en de binnenzijde van de brug of het kunstwerk of onder een hoogspanningsleiding over de breedte der vaargeul;
- 5° exploitatie :
- a) scheepsmanoeuvre : besturing waarvan de moeilijkheid erin bestaat rekening te houden met de parameters die bijdragen tot de verplaatsing van het schip en die voor de stuurman voornamelijk erin bestaat roer- of voortstuwingsorders te geven en algemeen een bemanning te leiden om het schip in een voorbepaalde positie te plaatsen of om een baan in alle veiligheid te volgen;
- b) bediening van een kunstwerk : geheel van de verrichtingen die nodig zijn voor een schip om door een kunstwerk te varen;
- c) het stilstaan : een schip is stilligend wanneer het op een bepaald punt geankerd of vastgemeerd is;
- d) regelmatige dienst : elk schip is in regelmatige dienst wanneer het op bepaalde dagen en uren in voorbepaalde havens vertrekt en aankomt en wanneer het door de kunstwerken volgens een voorbepaald tijdschema vaart;
- e) snelheidspiste : sectie of gedeelte van een watervlak waarop sommige schepen of vaartuigen met een hogere snelheid dan de op de waterweg toegelaten maximale snelheid varen.
- 6° kunstwerken :
- a) doorvaartkunstwerk : kunstwerk bestemd om door een verval zoals een sluis, een scheepslift of hellend vlak te varen;
- b) sluis : kunstwerk voor de doorvaart van een verval door verandering van het watervlak binnen een kamer of schutkolk;
- c) scheepslift : kunstwerk voor de doorvaart van een verval door verticale translatie van een bak aan de hand van pistons of kabels;
- d) hellend vlak : kunstwerk voor de doorvaart van een verval door translatie van een bak op een hellend vlak :
- e) stuwdam : kunstwerk gebouwd dwars op de bedding van een natuurlijke waterloop om het water in zijn loop tegen te houden;
- f) stuwdam in rivier : kunstwerk dat de stuwpeil kan reguleren;
- g) stuwbekken : groot waterbouwkundig kunstwerk en zijn eventuele voorstuwdammen bestemd voor de opslag van het water;
- h) keersluis : veiligheidskunstwerk om een pandgedeelte te isoleren.

Art. 2. Toepassingsgebied

De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing op het geheel van de waterwegen opgenomen in het Gewestelijk openbaar waterwegedomein alsook op de grote waterbouwkundige kunstwerken zoals bepaald in de bijlagen 1 en 2.

HOOFDSTUK II. — *Scheepvaartvoorschriften*

Art. 3. Algemeen

§ 1. Behalve toestemming van de bevoegde Minsiter of van diens afgevaardigde :

- a) mag geen vaartuig varen of stilligen, zo het gevaar loopt te zinken ten gevolge van gebrekkige bouw, ouderdom, overlading of averij;
- b) mag geen vaartuig varen indien zijn afmetingen, met inbegrip van zijn lading, de maximale toegelaten afmetingen van de schepen, zoals bepaald in de bijzondere reglementen, niet naleven en de veilige doorvaart van kunstwerken, niet mogelijk maken;
- c) moet de lading van de schepen zich ten minste 0,10 meter binnen het vlak der zijgangen van het schip bevinden en moet zodanig gestuwd zijn dat ze niet in de bedding van de waterweg kan storten.

§ 2. In buitengewone gevallen en tijdens de laagwaterstanden mag de diepgang verminderd worden. De stuurlieden en de gebruikers worden door middel van berichten aan de schippers daarvan in kennis gesteld.

§ 3. De breedte en de ligging van de breedte van de vaargeul alsook de normale hoogwaterstand van elk pand worden in de bijzondere reglementen bepaald.

§ 4. De bepalingen inzake scheepvaart bij wateraanwas of hoogwater worden in de bijzondere reglementen bepaald.

Art. 4. Vaarregels, snelheid en besturing, scheepvaartperiode en nachtelijke vaart

§ 1. Vaarregels, snelheid en besturing

De stuurlieden manoeuvreren alleen wanneer de plaatselijke omstandigheden het toelaten zonder risico voor het behoud van het domein.

Overeenkomstig artikel 20, §§ 1 en 2 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk is de besturing van een schip door een enig bemanningslid verboden bij wateraanwas.

De snelheid en de besturing van een schip worden aangepast aan de plaatselijke omstandigheden zodat geen schade wordt gericht aan het domein door schadelijke golfslag.

Elke stuurman moet beslissen om al dan niet te varen naar gelang van zijn persoonlijke ervaring, de afmetingen en het soort schip dat hij bestuurt, het vermogen van de motoren, de zichtbaarheid en het debiet van de rivier.

Onder voorbehoud van de in dit artikel bepaalde specifieke regels worden de bepalingen inzake de snelheid van een schip ten opzichte van de oever in de bijzondere reglementen bepaald.

De volgende regels zijn van toepassing voor de praktijk van de scheepvaart tegen een snelheid hoger dan de maximale toegelaten snelheid op de weg door gemotoriseerde vaartuigen :

1° de waterscooters met verstelbare arm, ook stand-up-jetski of jetski genoemd, varen alleen op de daartoe bestemde snelheidspisten;

2° de waterscooters met zadel worden toegelaten om tegen een hogere snelheid dan de op de waterweg toegelaten maximale snelheid te varen, namelijk :

a) in de snelheidspisten voorbehouden aan de jetski's als ze in de trant van jetski's varen (slaloms of onregelmatige banen);

b) op de andere snelheidspisten als ze in de trant van buitenboordmotoren volgens regelmatige banen varen of bij het trekken van waterski's :

3° de vaartuigen met buitenboordmotor worden toegelaten om tegen een hogere snelheid dan de op de waterweg toegelaten maximale snelheid te varen in de snelheidspisten die niet uitdrukkelijk voor jetski's worden bestemd.

Hun snelheid wordt evenwel tot maximum 60km/h beperkt.

De snelheidspisten en de vaartuigen die specifiek toegelaten worden om op die plaatsen te varen, worden in de bijzondere reglementen bepaald.

§ 2. Scheepvaartperioden

In elk pand wordt de scheepvaart 24 u/24 toegelaten behalve voor de waterwegen van klasse I waarin de scheepvaart toegelaten is tijdens een periode gelijk aan de breedste bedieningstijden van de kunstwerken gelegen aan de uiteinden van dit pand, vermeerderd zowel aan het begin als aan het einde van de dag met de tijd die nodig is om door dit pand te varen.

De bijzondere reglementen bepalen de openingsuren van de snelheidspisten en het tijdschema van de recreatieve en sportactiviteiten.

De Minister of zijn afgevaardigde kan onder de door hem bepaalde voorwaarden tijdelijke afwijkingen toekennen wat betreft de bedieningstijden van de kunstwerken of, in het in tweede lid bedoelde geval, het tijdschema van de recreatieve en sportactiviteiten.

§ 3. Regels betreffende de nachtelijke scheepvaart

Een zoeklicht kan alleen gebruikt worden tijdens de tijd nodig voor de erkenning van de plaatsen en van de hindernissen en om de bruggen te passeren. Bij het kruisen van een drijvend schip wordt dit zoeklicht uitgedaan of vervangen door een niet-verblindend licht.

De schepen minderen vaart bij het naderen van elk gemeerd schip.

De schepen zijn voorzien van een radiotelefonie, zoals een marifoon op kanaal VHF 10.

Art. 5. Stilliggen

§ 1. Het stilliggen, het tewaterlaten of het aan land brengen van de schepen alsook het laden en het afladen van de goederen en van de personen worden uitsluitend in de havens of in de plaatsen en voorwaarden die in de bijzondere reglementen daartoe worden bepaald, uitgeoefend.

§ 2. De aanhangwagens of de verplaatsbare tuigen die gebruikt werden om de boten te water te laten of aan land te brengen moeten onmiddellijk van de hellingen voor de stapelloop verwijderd worden.

§ 3. Het is verboden plezierboten te koop te stellen op de waterwegen.

§ 4. Behalve afwijkingen vermeld in de bijzondere reglementen mogen de boten niet stilliggen op minder dan 50 m van de stuwen.

§ 5. Algemene bepalingen betreffende het gebruik van infrastructuur voor riviertoeerisme op de waterwegen :

1° de aanlegkaden van de infrastructuur voor riviertoeerisme op de waterwegen worden uitsluitend bestemd voor het stilliggen van de plezierboten gebruikt voor niet-sportieve en niet-commerciële activiteiten; het stoppen en het stilliggen van de passagiersvaartuigen zijn er verboden;

2° de infrastructuur zijn tijdens het hele jaar open;

3° de maximale afmetingen van de toegelaten plezierboten worden in de bedrijfsplannen van de beheerder van de infrastructuur voor riviertoeerisme bepaald;

4° het stilliggen in de aanmeerplaatsen is alleen tussen zonsopgang en zonsondergang toegelaten;

5° het stilliggen in de relais is alleen tijdens maximum zeven opeenvolgende kalenderdagen toegelaten;

6° het stilliggen in de jachthavens is toegelaten zonder tijdsbeperking; een zone is er voorbehouden voor de doorgaande plezierboten;

7° afwijkingen van de punten 1° tot 6° worden evenwel toegelaten en staan vermeld in het bijzonder reglement van de betrokken weg.

Art. 6. Vaarvergunning

De vaarvergunning is verplicht voor alle reizen op de in het Waalse Gewest gelegen waterwegen en dit ook indien er niet door de kunstwerken wordt gevaren. De Minister bepaalt de modaliteiten voor de afgifte ervan.

Voor de plezierboten die op in het Waalse Gewest gelegen waterwegen varen zonder doorvaart van de bediende kunstwerken of zonder de grenzen van het Gewest te overschrijden, wordt de vaarvergunning geacht gehouden te zijn door het feit dat ze overeenstemt met de reglementering over de immatriculatie van de plezierboten.

Voor de andere boten wordt de vaarvergunning geacht gehouden te zijn door de stuurman zodra hij het door de beheerder toegekende officiële reisnummer heeft ontvangen.

Voor de bunkerschepen die niet door een kunstwerk varen of die de grenzen van het Gewest niet overschrijden moet alleen één vaarvergunning per dag gehouden worden.

Art. 7. Fenders en wrijfhouten

De fenders en wrijfhouten zijn drijvend en zijn voorzien van het identificatiemerktken van het schip waartoe ze behoren.

Het gebruik van banden als fender is verboden behalve afwijking verleend door de Minister of diens afgevaardigde, en dit, alleen onder de volgende voorwaarden :

1° een met redenen omklede aanvraag indienen bij de beheerder met vermelding van de naam en de immatriculatie van de betrokken boot;

2° zich ertoe verbinden het Waalse Gewest en de gebruikers, stuurlieden of de gezaghebbende personen in geval van schade veroorzaakt door de banden afkomstig van hun materieel te vergoeden;

3° overgaan tot het warmmerken van de banden om ze in geval van verlies te erkennen;

4° een vastleggingswijze gebruiken die het vandalisme verhindert;

5° de in 3° bedoelde banden wegnemen bij het doorvaren van de kunstwerken.

Art. 8. Doorvaart van de bediende kunstwerken

§ 1. Doorvaartvolgorde

De doorvaart van de bediende kunstwerken gebeurt in volgende volgorde :

1° de vaartuigen met een gewoon blauw flikkerlicht of een snel flikkerlicht, in hun orde van aankomst;

2° de vaartuigen gebruikt voor een geregelde vervoerdienst tijdens tijdsbestekken goedgekeurd door de beheerder;

3° alle andere vaartuigen in hun orde van aankomst.

Overeenkomstig 2° van het vorige lid worden de doorvaarturen aangeplakt aan de doorvaartkunstwerken. Wanneer een reis niet meer geregeld geschiedt, verliest het schip deze voorrang.

§ 2. Regels die van toepassing zijn voor elk type bediend kunstwerk

Bij het naderen van een bediend kunstwerk, moet elke stuurman het bedieningspersoneel van zijn aankomst verwittigen en zich aan zijn voorschriften aanpassen. De kunstwerken en kantoren van afgifte uitgerust met een radiotelefonie-installatie, zoals de marifoon, worden vermeld in de bijzondere reglementen alsook het oproepkanaal VKF.

De vaartuigen die wachten op de bediening van een kunstwerken gaan meren in hun orde van aankomst. De stuurlieden zetten slechts hun vaart voort met de toelating van het bedieningspersoneel en blijven in de kunstwerken alleen tijdens de voor de bediening strikt nodige tijd.

De uren van bediening van de kunstwerken worden vermeld in de bijzondere reglementen.

De Minister of diens afgevaardigde kan onder de door hem bepaalde voorwaarden een afwijking betreffende de uren van bediening van de kunstwerken verlenend.

§ 3. Regels specifiek voor de doorvaartkunstwerken

Wanneer het bedieningspersoneel het toelaat, doen de stuurlieden hun vaartuigen langzaam vooruitvaren en meren ze bedoelde vaartuigen door de daartoe bestemde voorzieningen te gebruiken. Tijdens de schutting worden de vaartuigen zodanig gemeerd dat elke beweging schadelijk voor de schutkolk, de bak van het kunstwerk, de uitrustingen en de beschermingen wordt voorkomen. De vaartuigen blijven gemeerd tot de volledige opening van de deur.

Bepaalde stroken kunnen voorbehouden worden voor de vaartuigen bestemd voor de eerstvolgende schutting.

De vaartuigen worden ertoe gemachtigd om door een kunstwerk te varen alleen indien de termijn voldoende is om een volledige manoeuvre tijdens het tijdschema mogelijk te maken.

Het is verboden de delen van kunstwerken aan te raken met stangen, bootshaken, schippersboomen en andere tuigen die een schade zouden kunnen veroorzaken aan de kunstwerken.

Behalve afwijkingen voorzien door de Minister of diens afgevaardigde, mag een vaartuig slechts een kunstwerk binnenvaren alleen wanneer zijn lengte, roer inbegrepen, minstens kleiner is dan 0,30 meter en zijn breedte minstens kleiner is dan 0,20 meter van de nuttige lengte en breedte van het kunstwerk. In de kunstwerken waarvan de bruikbare breedte niet hoger is dan 5m20 moet de breedte van het vaartuig verplicht 0,10 meter minder bedragen dan de breedte van het door te varen kunstwerk. Zo mogen ook vaartuigen die niet breder zijn dan 5m10 alle sluisen binnenvaren welke een bruikbare breedte van meer dan 5m20, maar niet meer dan 5m30 hebben.

Verskillende vaartuigen zijn zij aan zij in de schutkolk of in de bak toegelaten op voorwaarden dat hun totale breedte :

1° kleiner is dan 0,30 meter van de bruikbare breedte van het kunstwerk als het gaat om twee vaartuigen;

2° kleiner is dan 0,40 meter van de bruikbare breedte van het kunstwerk als het gaat om drie vaartuigen;

3° kleiner is dan 0,50 meter van de bruikbare breedte van het kunstwerk als het gaat om vier vaartuigen;

Verskillende vaartuigen zijn de ene achter de andere in de schutkolk of in de bak toegelaten op voorwaarden dat de bruikbare breedte van het kunstwerk hoger is dan de totale lengte van de vaartuigen :

1° verhoogd met 1,50 meter als het gaat om twee vaartuigen;

2° verhoogd met 2,00 meter als het gaat om drie vaartuigen;

3° verhoogd met 2,50 meter als het gaat om vier vaartuigen;

De bemanningsleden nodig voor de manoeuvre van de schepen blijven aan boord tijdens bedoelde manoeuvre.

Het bedieningspersoneel beschikt over een register, waarin elke stuurman of elke gezaghebbende persoon zijn klachten betreffende de dienst mag aantekenen.

Tijdens de laagwaterstanden is de Minister of diens afgevaardigde bevoegd om vaartuigen ter verenigen. Indien nodig kan de maatregel het geheel van de vaartuigen betreffen.

Tijdens de schutting worden de vaartuigen zodanig gemeerd dat de sluiswanden, de wanden van de bakken, de beschermings- en bedieningsvoorzieningen geen schok krijgen en meer algemeen dat de integriteit van de kunstwerken niet wordt aangetast.

Installaties voor de voorziening van drinkwater worden ter beschikking gesteld van de gebruikers op sommige kunstwerken vermeld in de bijzondere reglementen. De schuttingen mogen niet opgehouden worden wegens het onttrekken van water.

§ 4. Regels specifiek voor de verplaatsbare bruggen

De beweegbare bruggen worden slechts geopend, wanneer dit voor de doorvaart van de vaartuigen onontbeerlijk is en alleen indien die doorvaart niet mogelijk is door het strijken van de beweegbare elementen van de vaartuigen.

Art. 9. Doorvaart van de stuwdammen, onder de bruggen, loopbrugjes en bovengrondse gedeelten van kunstwerken

§ 1. Doorvaart van de stuwdammen

De doorvaart van de stuwdammen is verboden buiten de bijzondere infrastructuren vermeld in de bijzondere reglementen.

§ 2. Het varen onder de bruggen, loopbrugjes en bovengrondse gedeelten van kunstwerken

De vrije hoogten, de ligging en de breedte der vaargeul worden bepaald in de bijzondere reglementen.

De maximale hoogte boven de waterlijn is kleiner dan 0,30 meter van de vrije hoogte van het kunstwerk.

De hoogte boven de waterlijn van het vaartuig wordt verminderd ten opzichte van de maximale hoogte boven de waterlijn naar gelang van de stuwpeil loodrecht op het kunstwerk.

Art. 10. Recreatieve activiteiten :

§ 1. Geen enkele recreatieve activiteit wordt op het domein uitgeoefend zonder de toestemming van de Minister of diens afgevaardigde :

1° op minder dan 50 meter van een stuwdam;

2° op minder dan 250 meter van een voorbijvarenkunstwerk.

§ 2. Sommige recreatieve of sportactiviteiten worden uitgeoefend in de plaatsen en onder de voorwaarden die daartoe worden bepaald in de bijzondere reglementen.

Art. 11. Bijzondere omstandigheden

§ 1. Bij bijzondere omstandigheden, zoals vloed, gedeeltelijk of totale daling van het water, ijsdam, kan de beheerder vereisen dat de vaartuigen stilliggen en door de stuurlieden of elke gezaghebbende persoon stevig gemeerd worden zodat ze de vrije loop van het water niet kunnen hinderen, noch geen schade veroorzaken aan het domein.

Desnoods worden ze verhaald op plaatsen aangeduid door de beheerder.

§ 2. Bij vriesweer zijn de stuurlieden of gezaghebbende personen verplicht het ijs, dat zich rondom hun schepen mocht vormen, te breken en gebroken te houden.

§ 3. In geval van brand aan boord verwijderd de stuurman zijn vaartuig uit de nabijheid van andere vaartuigen en kunstwerken.

Art. 12. Verboden

§ 1. De Minister of diens afgevaardigde is bevoegd om het verkeer op de beweegbare bruggen te verbieden.

§ 2. Het is verboden :

1° over de beweegbare bruggen te gaan zonder de toestemming van het bedieningspersoneel;

2° te blijven op de beweegbare bruggen.

Art. 13. Verplichtingen van elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker

§ 1. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die een schade heeft toegebracht aan het domein, verwittigt onmiddellijk de beheerder.

§ 2. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die op het domein een voorwerp verliest die de vaart of het domein kan hinderen, verwittigt onmiddellijk de beheerder en wijst hem zo precies mogelijk op de plaats waar het voorwerp verloren is. Indien nodig zet hij een merkstreep op de plaats.

§ 3. Elke stuurman of eigenaar van een gestrand of gezonken schip :

1° verwittigt onmiddellijk de beheerder;

2° plaatst de nodige en aangepaste bakens;

3° licht het vaartuig, met inbegrip van de lading onmiddellijk;

4° voert de wrak buiten het domein af.

Bij niet-uitvoering binnen een redelijke termijn bepaalt de stuurman een termijn na welke maatregelen van ambtswege worden genomen met kosten, risico's en gevaar voor de beheerder of de eigenaar van het schip.

Wanneer de stuurman of de eigenaar van een gezonken schip onbekend is, worden het schip, de wrakstukken en de lading ervan door de beheerder verkocht.

De opbrengst, na aftrekking van de kosten van de beheerder voor de verwijdering, wordt gestort bij de Deposito- en Consignatiekas die ter beschikking wordt gesteld van de rechthebbenden.

§ 4. Elke stuurman of elke gezaghebbende persoon verwittigt onmiddellijk de beheerder wanneer hij :

1° een toestand vaststelt die de vaart of het domein zou kunnen hinderen of aan bedoelde vaart en domein een schade zou kunnen veroorzaken, zoals een vreemd voorwerp, een beschadigde of gebrekkige afbakening, een brand, een aanvaring of een milieuschade;

2° een nood- of attentiesignaal hoort;

3° verplicht is stil te liggen op een verboden plaats.

Hij wijst bovendien de beheerder zo precies mogelijk op de plaats waar één van de hierbovenvermelde toestanden zijn vastgesteld.

§ 5. Elke stuurman, elke gezaghebbende persoon of elke gebruiker die van mening is dat hij een schade heeft ondervonden waarvoor de beheerder verantwoordelijk zou kunnen zijn, verwittigt hem onmiddellijk om de contradictoire vaststelling zo spoedig mogelijk mogelijk te maken.

Indien die stuurman evenwel beslist zich voort te bewegen, verwittigt hij er de beheerder van uiterlijk bij de doorvaart van het eerste ontmoete kunstwerk. Daartoe dient hij zijn bezwaarschrift in het register in dat te zijner beschikking is gesteld, zoals bedoeld in artikel 8, § 3, lid 9 van dit besluit.

Art. 14. Hiërarchie van de scheepvaartvoorschriften

De stuurlieden of de gezaghebbende personen passen zich aan in de volgende volgorde aan :

1° de injuncties van de beheerder;

2° de tijdelijke voorschriften van de beheerder in het kader van de berichten aan de binnenschippers;

3° de bepalingen vermeld in dit besluit en in de ministeriële uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 15. Afwijkingen

Wanneer de belangen van het Gewest of de veiligheid van de scheepsvaart het vereisen, kan de Minister of diens afgevaardigde onder de door hem bepaalde voorwaarde elke buitengewone tijdelijke afwijking van de in dit besluit bedoelde scheepvaartvoorschriften toekennen en zelfs opleggen.

Wanneer die afwijking bekendgemaakt moet worden, wordt die bekendmaking via de berichten aan de binnenschippers uitgevoerd.

HOOFDSTUK III. — Slotbepalingen

Art. 16. Bijzondere reglementen

De Minister bepaalt de bijzondere reglementen die van toepassing zijn voor elke waterweg en groot waterbouwkundig kunstwerk.

Art. 17. Opheffing

De artikelen 1, lid 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9; artikel 4, lid 1, 2, 3, 4; artikel 6; artikel 8, 3°; artikel 9, § 1, lid 1, 2, § 4, lid 3, 4, 5 en § 6; artikel 9bis § 1, § 2, § 3, § 6; artikel 9 ter § 1; artikel 10, lid 1; artikel 11; artikel 13, lid 1, 2, 3, 4, 5; artikel 14; artikel 15; artikel 21; artikel 24; artikel 25; artikel 26; artikel 27; artikel 28, § 1, § 2, § 3,

§ 4, § 5, § 6, § 8; artikel 29; artikel 30; artikel 31; artikel 32; artikel 33; artikel 34; artikel 38; artikel 39; artikel 40; artikel 42; artikel 44; artikel 45; artikel 46; artikel 47; artikel 47bis; artikel 49, alinéas 1, 2, 3; artikel 50; artikel 51; artikel 52; artikel 55; artikel 58; artikel 59; artikel 59bis; artikel 60; artikel 61; artikel 65; artikel 90; artikel 91; artikel 92; artikel 93; artikel 94; artikel 95; artikel 96; artikel 97; artikel 99; artikel 102; artikel 104; artikel 105; artikel 106; artikel 107, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk zoals gewijzigd bij de besluiten van 3 oktober 1986, 28 maart 1988, 25 mei 1992, 23 september 1992, 2 juni 1993, 21 januari 1998, 8 november 1998, 5 maart 1999, 3 mei 1999, 20 juli 2000, 23 februari 2006, 24 september 2006, 9 maart 2007, 7 en 28 november 2007 worden opgeheven.

Art. 18. De Minister tot wiens bevoegdheden de Waterwegen behoren, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 15 mei 2014.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO

Bijlage 1

LIJST VAN DE WATERWEGEN

Naam :	DENDER
Nummer :	18
Oorsprong :	afwaartse retourmuur van het benedenhoofd van de sluis nr. 21 van Aat van het kanaal Blaton-Aat niet inbegrepen
Uiteinde :	Grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Lessen (Deux-Acren)
	Bijbehorende armen :
Naam :	Afleiding van de Molens van Bilhée
Nummer :	181
Oorsprong :	op de linkeroever van de Dender in Aat

Naam :	Afleiding van de stuwdam van Rebaix
Nummer :	182
Oorsprong :	op de linkeroever van de Dender in Aat (Rebaix)
Naam :	Afleiding van de stuwdammen en de Molens van Papignies
Nummer :	183
Oorsprong :	op de linkeroever van de Dender in Lessen (Papignies)
Naam :	Afleiding van de Molens van Lessen
Nummer :	184
Oorsprong :	op de linkeroever van de Dender in Lessen (Papignies)
Naam :	Aanhangsel van de afleiding van de Molens van Lessen
Nummer :	1841
Oorsprong :	op de linkeroever van de Dender in Lessen (Papignies)
Naam :	Afleiding van de Molens van Deux-Acren
Nummer :	185
Oorsprong :	op de rechteroever van de Dender in Lessen (Deux-Acren)
Naam :	ALBERTKANAAL
Nummer :	20
Oorsprong :	op de linkeroever van de Maas in Luik
Uiteinde :	grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Bitsingen (Eben-Emael)
Naam :	KANAAL VAN TERNAAIEN
Nummer :	21
Oorsprong :	op de rechteroever van het Albertkanaal in Wezet (Lanaye) stroomopwaarts van de sluis van Lanaye
Uiteinde :	Samenloop op de linkeroever van de Grensmaas in Wezet (Lanaye)
Naam :	KANAAL VAN HACCOURT IN WEZET
Nummer :	28
Oorsprong :	op de rechteroever van het Albertkanaal in Wezet
Uiteinde :	uiteinde van het havenhoofd tussen het kanaal en de Maas in Wezet
Naam :	KANAAL BRUSSEL-CHARLEROI
Nummer :	30
Oorsprong :	op de linkeroever van de Samber in Charleroi (Dampremy)
Uiteinde :	grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Tubeke (Clabecq)
	Bijbehorende armen :
Naam :	Arm van Bellecourt
Nummer :	301
Oorsprong :	op de linkeroever van het Kanaal Charleroi-Brussel in Seneffe

Naam :	Arm van Seneffe
Nummer :	302
Oorsprong :	op de rechteroever van het Kanaal Charleroi-Brussel in Seneffe
Naam :	Arm van Ronquières
Nummer :	303
Oorsprong :	op de rechteroever van het Kanaal Charleroi-Brussel in 's Gravenbrakel (Ronquières)
Naam :	Afgedankt kanaal Charleroi-Brussel voor 300t
Nummer :	304
Oorsprong :	Noordelijk uiteinde van het tunnel van Godarville in Seneffe
Uiteinde :	Afgedankte sluis nr. 26 in 's Gravenbrakel (Ronquières)
Naam :	MAAS
Nummer :	40
Oorsprong :	grens tussen Frankrijk en België in Hastière (Agimont) op de linkeroever
Uiteinde :	stuwdam van Monsin in Luik inbegrepen
Naam :	SEMOIS
Nummer :	401
Oorsprong :	stroomafwaarts van de stuwdam die de Molen Deleau bij Herbeumont bevoorraadt, stuwdam niet inbegrepen
Uiteinde :	grens tussen Frankrijk en België in Vresse-sur-Semois (Bohan) op de linkeroever
Naam :	LESSE
Nummer :	402
Oorsprong :	vaste stuwdam van de Lesse in Dinant (Anseremme) inbegrepen
Uiteinde :	samenloop van de Maas in Dinant (Anseremme)
Naam :	AFLEIDING VAN DE MAAS
Nummer :	403
Oorsprong :	uiteinde van het havenhoofd tussen de afleiding van de Maas in Luik stroomafwaarts van de brug van Fragnée
Uiteinde :	uiteinde van het havenhoofd tussen de afleiding van de Maas in Luik stroomafwaarts van de brug Atlas V
Naam :	GRENSMAAS STROOMOPWAARTS
Nummer :	404
Oorsprong :	grens tussen Frankrijk en België op de beek van Massembre op de rechteroever van Hastière (Heer)
Uiteinde :	grens tussen Frankrijk en België op de linkeroever in Hastière (Agimont)
Naam :	SAMBER
Nummer :	41
Oorsprong :	grens tussen Frankrijk en België op de linkeroever in Erquelinnes (Solré)
Uiteinde :	samenloop op de linkeroever van de Maas in Namen

Naam :	EAU D'HEURE
Nummer :	411
Oorsprong :	500 m stroomopwaarts van de samenloop met de Samber in Charleroi (Marchienne-au-Pont)
Uiteinde :	samenloop op de rechteroever van de Samber
Naam :	KANAAL VAN DE OURTHE
Nummer :	42
Oorsprong :	op de linkeroever van de Ourthe in Luik (Angleur)
Uiteinde :	samenloop op de rechteroever van de Maas in Luik
Naam :	OURTHE
Nummer :	421
Oorsprong :	stuwdam van Nisramont (niet inbegrepen) in La Roche-en-Ardenne (linkeroever) en Houffalize (rechteroever)
Uiteinde :	samenloop op de rechteroever van de afleiding van de Maas in Luik
Naam :	AMEL
Nummer :	422
Oorsprong :	Brug van Sougné in Aywaille (Sougné-Remouchamps) niet inbegrepen
Uiteinde :	samenloop op de rechteroever van de Ourthe in Comblain-au-Pont
Naam :	BENEDEN-MAAS
Nummer :	43
Oorsprong :	stuwdam van Monsin in Luik (niet inbegrepen)
Uiteinde :	ter hoogte van de grens tussen Nederland en België in Wezet (Lixhe) volgens de lijn langs palen P45 op de rechteroever en B45 op de linkeroever
Naam :	KANAAL VAN MONSIN
Nummer :	45
Oorsprong :	op de rechteroever van het Albertkanaal in Luik
Uiteinde :	samenloop op de linkeroever van de Beneden-Maas in Luik
Naam :	GRENSMAAS
Nummer :	46
Oorsprong :	ter hoogte van de grens tussen Nederland en België in Wezet (Lixhe) volgens de lijn langs palen P45 op de rechteroever en B45 op de linkeroever
Uiteinde :	ter hoogte van de grens tussen Nederland en België in Wezet (Petit-Lanaye) ter hoogte van de grenspaal 49 op de linkeroever
Naam :	BOVENSCHELDE
Nummer :	50
Oorsprong :	grens tussen Frankrijk en België in Brunehaut (Bléharies)
Uiteinde :	grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Mont de l'Enclus
Samenstelling :	volgens het koninklijk besluit van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de waterwegen en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Waalse Gewest : — op de rechteroever : vanaf de verlenging op de rechteroever van de grens van de gemeenten Spiere-Helkijn (Spiere) en Pecq (Warcoing) gelegen op de linkeroever, waarbij die brug als km 0 wordt beschouwd, tot km 0,880, of 75 m stroomafwaarts van het stroomopwaartse uiteinde van de ligplaats op de rechteroever stroomopwaarts van de sluis van Espierres;

	<ul style="list-style-type: none"> — op de linkeroever : vanaf km 0,300 tot km 0,528, tot 71 m stroomopwaarts van de uitmonding tot het kanaal van Espierres in de Schelde; — op de rechteroever : vanaf km 1,073, of 132 m stroomopwaarts van het bovenhoofd van de sluis van Espierres tot km 1,617, stroomafwaarts uiteinde van de ligplaats op de rechteroever stroomafwaarts van de sluis van Espierres; — op de linkeroever : vanaf km 1,075, of 130 m stroomopwaarts van het bovenhoofd van de sluis van Espierres tot km 1,497, of 113 m stroomafwaarts van het benedenhoofd van de sluis van Espierres;
	<ul style="list-style-type: none"> — op de rechteroever : vanaf km 1,734, of 61 m stroomopwaarts van de samenloop van de beek Espierres met de Schelde, tot km 3,538, of 271 m stroomafwaarts van de brug Pottes-Helkijn; — op de linkeroever : vanaf km 1,830, of 35 m stroomopwaarts van de samenloop van de beek Espierres met de Schelde, tot km 2,472, of 32 m stroomopwaarts van het stroomopwaartse uiteinde van de privé-kade van firma Delbeque in Spiere-Helkijn (Helkijn);
	<ul style="list-style-type: none"> — op de linkeroever : van km 3,763 tot km 3,968; — op de rechteroever : van km 3,738 tot km 3,904; — op de rechteroever : van km 4,158 tot km 4,542; — op de linkeroever : van km 4,420 tot km 4,489;
	<ul style="list-style-type: none"> — op de rechteroever : van km 4,966 tot km 6,934; — op de linkeroever : van km 5,261 tot km 5,972, of 60 m stroomopwaarts van de samenloop met het kanaal Bossuit-Kortrijk; — op de rechteroever : van km 7,023 tot km 7,383; — op de linkeroever : van km 7,057 tot km 7,203;
	<ul style="list-style-type: none"> — op de rechteroever : van km 7,657 (samenloop van "La Haye" met de Schelde) tot km 9,178, tot 479 m stroomopwaarts van de brug van Escanaffles; — op de linkeroever : van km 7,663 tot km 8,633, of 66 m stroomopwaarts van de brug van Escanaffles; — op de rechteroever : van km 9,247 tot km 10,042, grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Mont de l'Enclus
Naam :	KANAAL VAN ESPIERRES
Nummer :	58
Oorsprong :	grens tussen Frankrijk en België in Estaimpuis (Leers-Nord)
Uiteinde :	grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest in Pecq (Warcoing)
Naam :	BREED KANAAL "DU CENTRE"
Nummer :	60
Oorsprong :	op de linkeroever van het Kanaal Charleroi-Brussel in Seneffe
Uiteinde :	In Bergen (Nimy) op 14,50 meter op de aslijn gemeten stroomopwaarts van de spoorbrug van lijn Bergen-Brussel
	Bijbehorende arm :
Naam :	Arm van "la Croyère"
Nummer :	601
Oorsprong :	op de linkeroever van het breed kanaal "du Centre" in La Louvière
Naam :	KANAAL BLATON-ATH
Nummer :	61
Oorsprong :	op de rechteroever van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes te Bernissart (Blaton)
Uiteinde :	samenloop in Aat met de bevaarbaar gemaakte Dender (benedenhoofd nr. 21 van Aat van het kanaal Balton-Aat inbegrepen)
Naam :	KANAAL POMMEROEUL-CONDE
Nummer :	62
Oorsprong :	op de linkeroever van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes te Bernissart (Pommerœul)
Uiteinde :	grens tussen Frankrijk en België in Hensies

Naam :	Haine
Nummer :	621
Oorsprong :	loodrecht op de aslijn van de spoorbrug van de lijn Bergen-Brussel in Bergen (Nimy)
Uiteinde :	op de linkeroever van het Kanaal Pommerœul-Condé in Hensies
Naam :	Rivière
Nummer :	622
Oorsprong :	samenloop met de Haine in Saint-Ghislain
Uiteinde :	samenloop met de "Vielle Haine" in Boussu
Naam :	"Vieille Haine"
Nummer :	623
Oorsprong :	samenloop met de "Rivière" in Boussu
Uiteinde :	samenloop met de Haine in Hensies (Montreul-sur-Haine)
Naam :	KANAAL NIMY-BLATON-PERONNES
Nummer :	63
Oorsprong :	in Bergen (Nimy) stroomopwaarts van de spoorbrug van de lijn Bergen-Brussel op een afstand van 14,50 gemeten op de aslijn
Uiteinde :	op de recheroever van de Bovenschelde in Antoing (Péronnes)
	Bijbehorende armen :
Naam :	Afgedankt Kanaal Pommerœul-Antoing (oostelijk gedeelte)
Nummer :	631
Oorsprong :	ter hoogte van de zinker onder de weg Bernissart-Harchies in Bernissart (Harchies)
Naam :	Afgedankt Kanaal Pommerœul-Antoing (westelijk gedeelte)
Nummer :	632
Oorsprong :	toevoerkranen op de recheroever van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in Péruwelz (Wiers)
Naam :	Grand Large van Bergen
Nummer :	633
Oorsprong :	op de linkeroever van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in Bergen
Naam :	Grand Large van Péronnes
Nummer :	634
Oorsprong :	op de recheroever van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes in Antoing (Péronnes)
Naam :	VOORNAMELIJKE KRUISING
Nummer :	64
Oorsprong :	op de linkeroever van het breed kanaal "du Centre" in La Louvière
Uiteinde :	Samenloop met het "canal du Centre historique" in La Louvière (Houdeng-Goegnies)
	Bijbehorende arm :
Naam :	Arm van La Louvière
Nummer :	641
Oorsprong :	op de linkeroever van La Louvière (Houdeng-Goegnies)

Naam :	"CANAL DU CENTRE HISTORIQUE"
Nummer :	65
Oorsprong :	194 m stroomopwaarts van de aslijn van de wachtdeur, samenloop met de voornamelijke kruising in La Louvière (Houdeng-Goegnies)
Uiteinde :	op de linkeroever van het breed kanaal "du Centre" in Le Rœulx (Thieu)
	Bijbehorende arm :
Naam :	Arm van het "Canal du Centre Historique"
Nummer :	651
Oorsprong :	samenloop met het "canal du Centre historique" met een uiteenlopende muur van de samenloopsluis van Thieu in Le Rœulx (Thieu)
Uiteinde :	430 m stroomafwaarts van de brug van de "Chausée de Mons" in Bergen (Havré)
	Zuidelijke arm van de arm het "Canal du Centre Historique"
Nummer :	6511
Oorsprong :	op de linkeroever van de arm van het "Canal du Centre Historique" in Le Rœulx (Thieu)
Naam :	GRENSLEIE
Nummer :	85
Oorsprong :	samenloop met de Deule op de grens tussen Frankrijk en België in Komen-Waasten (Waasten)
Uiteinde :	grens tussen het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest stroomafwaarts van de brug van Komen in Komen-Waasten (Waasten) Lessen (Deux-Acres)
Samenstelling :	volgens het Koninklijk besluit van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de waterwegen en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Waalse Gewest : — de gehele bedding van de Leie van KP 9,576 in Komen-Waasten (Waasten), 0,555 km stroomafwaarts van de vaste brug van Waasten tot kp 9,778, gelegen in Komen-Waasten (Neerwaasten), 0,757 km stroomafwaarts van de vaste brug van Waasten;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Leie van KP 9,576 in Komen-Waasten (Waasten) tot KP 10,033, gelegen in Komen-Waasten (Neerwaasten), 1,012 km stroomafwaarts van de vaste brug van Waasten; — de gehele bedding van de Grensleie van KP 10,033 in Komen-Waasten (Neerwaasten) tot KP 10,198, gelegen in Komen-Waasten (Neerwaasten), 1,177 km stroomafwaarts van de vaste brug van Waasten;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van KP 10,198 in Komen-Waasten (Waasten) tot KP 11,821, gelegen in Komen-Waasten (Neerwaasten), 0,682 km stroomopwaarts van het bovenhoofd van de nieuwe sluis van Komen-Waasten; — de gehele bedding van de Leie van KP 11,821 in Komen-Waasten (Neerwaasten) tot KP 13,364, gelegen in Komen-Waasten (Komen), 0,352 km stroomopwaarts van de vaste brug van Komen;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van KP 13,364 in Komen-Waasten (Komen) tot KP 14,680, gelegen in Komen-Waasten (Komen), 0,964 km stroomafwaarts van de vaste brug van Komen; N.B. : Alle waarden "kilometerpunt (KP)" vermeld in dit besluit worden gemeten vanaf de oorsprong van de oude Leie weg 851 op de Franse grens en niet vanaf de samenloop van de Deule, oorsprong van weg 85.
	Bijbehorende armen
Naam :	Arm van de "Basse ville"
Nummer :	854
Oorsprong :	op de linkeroever van de Grensleie in Komen-Waasten (Komen)
Naam :	Arm van Waasten
Nummer :	855
Oorsprong :	op de linkeroever van de Grensleie in Komen-Waasten (Komen)

Naam :	Arm van de "Vert digue"
Nummer :	856
Oorsprong :	op de rechteroever van de Grensleie in Komen-Waasten (Komen)
Naam :	Arm van de Sluis
Nummer :	857
Oorsprong :	op de rechteroever van de Grensleie in Komen-Waasten (Komen)
Naam :	OUDE LEIE
Nummer :	851
Oorsprong :	vanaf de Franse grens tussen Frankrijk en België in Komen-Waasten (Waasten)
Uiteinde :	op de samenloop van de Deule en Grensleie in Komen-Waasten (Waasten)
Samenstelling :	volgens het Koninklijk besluit van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de waterwegen en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Waalse Gewest : — het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van de stroomopwaarts gelegen oorsprong in Komen-Waasten (Ploegsteert), km 0,000 tot kp 0,243 gelegen in Komen-Waasten (Ploegsteert), 70 m stroomafwaarts van de vaste brug van de spoorweg van Oostende in Armentières;
	— de gehele bedding van de Leie van kp 0,243 in Komen-Waasten (Ploegsteert) tot kp 0,905, gelegen in Komen-Waasten (Ploegsteert), 194 km stroomafwaarts van de vaste brug van Houplines;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van punt km 1,943 in Komen-Waasten (Waasten), 1,232 km stroomafwaarts van de vaste brug van Houplines tot kp 4,378, gelegen in Komen-Waasten (Waasten), 1,041 km stroomafwaarts van de vaste brug van Frélinghien;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van punt km 4,590 in Komen-Waasten (Waasten), 1,253 km stroomafwaarts van de vaste brug van Houplines tot kp 5,360, gelegen in Komen-Waasten (Waasten), 0,181 km stroomopwaarts van de vaste brug van Pont Rouge;
	— de gehele bedding van de Leie van kp 5,360 in Komen-Waasten (Waasten) tot kp 5,555, gelegen in Komen-Waasten (Waasten), 0,014 km stroomafwaarts van de vaste brug van Pont Rouge;
	— het Belgische gedeelte van de bedding van de Grensleie van kp 5,555 in Komen-Waasten (Waasten) tot kp 9,397, gelegen in Komen-Waasten (Waasten), 0,376 km stroomafwaarts van de vaste brug van Waasten;
	Bijbehorende armen
Naam :	Arm van Houplines
Nummer :	852
Oorsprong :	op de rechteroever van de Oude Leie in Komen-Waasten (Ploegsteert)
Naam :	Arm van "Pré entre Deux Eaux"
Nummer :	853
Oorsprong :	op de linkeroever van de Oude Leie in Komen-Waasten (Ploegsteert)
Naam :	Afgedankt kanaal Yper-Komen
Nummer :	858
Oorsprong :	Grens Wallonië-Vlaanderen
Uiteinde :	op de linkeroever van de Grensleie in Komen-Waasten (Komen)

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest en tot opheffing voor het Waalse Gewest van sommige bepalingen van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Namen, 15 mei 2014.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO

Bijlage 2

LIJST VAN DE GROTE WATERBOUWKUNDIGE KUNSTWERKEN

Naam :	De stuwdam en het reservaat van RY DE ROME
Nummer :	405
Omvang :	Fusiegemeente Couvin
Naam :	De stuwdam en het reservaat van "EAU D'HEURE"
Nummer :	412
Omvang :	Fusiegemeenten Froidchapelle en Cerfontaine
Naam :	De voorstuwdam en het reservaat van RY JAUNE
Nummer :	4121
Omvang :	Fusiegemeente Cerfontaine
Naam :	De voorstuwdam en het reservaat FERONVAL
Nummer :	4122
Omvang :	Fusiegemeente Froidchapelle
Naam :	De voorstuwdam en het reservaat van FALEMPRISE
Nummer :	4123
Omvang :	Fusiegemeente Cerfontaine
Naam :	De stuwdam en het reservaat van PLATTE TAILLE
Nummer :	413
Omvang :	Fusiegemeenten Froidchapelle en Cerfontaine
Naam :	De stuwdam en het reservaat van de OURTHE
Nummer :	423
Omvang :	Fusiegemeenten van La-Roche-en-Ardenne en Houffalize
Naam :	De stuwdam en het reservaat van GILEPPE
Nummer :	424
Omvang :	Fusiegemeenten van Baelen en Jalhay
Naam :	De stuwdam en het reservaat van de VESDER
Nummer :	425
Omvang :	Fusiegemeenten van Eupen en Raeren

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 15 mei 2014 houdende regeling van de scheepvaart op de waterwegen in het Waalse Gewest en tot opheffing voor het Waalse Gewest van sommige bepalingen van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk.

Namen, 15 mei 2014.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO