

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 81 — 1982

3 SEPTEMBRE 1981. — Arrêté royal portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur

BAUDOIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

Vu la nécessité d'appliquer d'urgence une réglementation adéquate concernant la navigation sur l'Escaut;

Considérant que les autorités belges et néerlandaises compétentes en la matière ont convenu de mettre en vigueur simultanément en Belgique et aux Pays-Bas, au plus tard le 1er janvier 1982, la réglementation de la navigation sur l'Escaut (Westerschelde et Escaut maritime inférieur), laquelle a été établie de commun accord;

Considérant que les administrés devraient disposer d'une période suffisante d'initiation et d'adaptation à cette nouvelle réglementation;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1er. — Dispositions générales

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

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

1. en amont, par le prolongement de la ligne tracée par les deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers, et en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;
2. à hauteur des écluses.
 - 1° pour l'écluse de Zandvliet, Baudouin, Van Cauwelaert et Kallo, par les portes d'écluse situées du côté du fleuve;
 - 2° pour l'écluse Royers, par la ligne droite reliant les extrémités des deux estacades, situées du côté du fleuve;
 - 3° pour l'écluse du Kattendijk, par la ligne droite tracée tangentielle aux murs du quai.

Art. 2. § 1er. Dans ce règlement, on entend par :

1. bâtiment : tout engin ou objet flottant, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme un moyen de déplacement sur l'eau;
2. bâtiment de mer : tout bâtiment naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
3. bateau d'intérieur : tout bâtiment naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
4. bâtiment de mer de grandes dimensions : tout bâtiment de mer qui en raison de sa longueur et/ou de son tirant d'eau par rapport à l'état de la voie navigable, est désigné comme tel par l'autorité compétente conformément aux normes qu'elle a fixées en la matière et communiquées aux navigateurs;
5. remorqueur : tout bâtiment à propulsion mécanique qui effectue un service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;
6. bateau à voile : tout bâtiment marchant à la voile même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée;
7. petit bâtiment : un bâtiment dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception d'un remorqueur;
8. convoi : tout convoi remorque, tout convoi poussé ou toute formation à couple;
9. bâtiment en train de pêcher : tout bâtiment qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, à l'exclusion des bâtiments qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre;

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 81 — 1982

3 SEPTEMBER 1981. — Koninklijk besluit houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

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

Gelet op de noodzakelijkheid om terzake van de scheepvaart op de Schelde een aangepaste reglementering dringend in toepassing te brengen;

Overwegende dat tussen de Belgische en Nederlandse terzake bevoegde overheden werd overeengekomen de gemeenschappelijk opgestelde reglementering van de scheepvaart op de Schelde (Westerschelde en Beneden-Zeeschelde) ten laatste op 1 januari 1982, glijktijdig in België en Nederland in werking te doen treden;

Overwegende dat de geadmisteerden over een voldoende tijdspanne moeten kunnen beschikken om zich in te wijden in en zich aan te passen aan de nieuwe reglementering;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

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

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

1. stroomopwaarts, het verlengde van de lijn getrokken door de twee richtingspalen gelegen op ongeveer één kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde der kade van Antwerpen en stroomafwaarts, de Belgische-Nederlandse grens.
2. ter hoogte van de sluisen,
 - 1° wat de Zandvliet-, de Boudewijn-, de Van Cauwelaert- en de Kallosluis betreft : de sluisdeuren gelegen aan de zijde van de rivier;
 - 2° wat de Royerssluis betreft : de rechte lijn getrokken tussen de uiteinden, aan de rivierzijde, van de twee staketsels;
 - 3° wat de Kattendijksluis betreft : de rechte lijn getrokken in het verlengde van de kaaimuren.

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

1. vaartuijg : een drijvend voorwerp, met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of in staat om te worden gebruikt als een middel van verplaatsing te water;
2. zeevaartuig : een vaartuig dat gewoonlijk de zee bevaart of hiertoe bestemd is;
3. binnenvaartuig : een vaartuig dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;
4. bovenmaats zeevaartuig : een zeevaartuig dat wegens zijn lengte en/of zijn diepgang in verband met de toestand van het vaarwater als dusdanig door de terzake bevoegde overheid wordt aangegeven overeenkomstig de door haar vastgestelde en aan varenden bekend gemaakte normen;
5. sleepboot : een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat sleepdienst verricht of assistentie verleent en hiertoe bestemd is;
6. zeilvaartuig : een vaartuig dat onder zeil is mits de voortstuivingswerktuigen, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
7. klein vaartuig : een vaartuig met een lengte van minder dan 20 m, uitgezonderd een sleepboot;
8. samenstel : een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;
9. vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij : een vaartuig dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een vaartuig dat vist met sleeplijnen of ander vistuig die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

10. voie navigable : la partie des eaux visées à l'article 1er, et qui est navigable pour des bâtiments;

11. chenal : la partie balisée de la voie navigable;

12. chenal principal et secondaire : les chenaux ainsi désignés par l'autorité compétente;

13. capitaine ou patron : toute personne qui est chargée du commandement du bâtiment ou du convoi ou qui le prend en fait;

14. obstacle : toute épave, débris d'épave, engin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;

15. transport exceptionnel : tout engin ou objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter pendant le déplacement un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, de causer des dommages à l'infrastructure du fleuve ou de couler bas ou de perdre sa cargaison.

§ 2. Dans ce règlement :

1. l'expression « bâtiment à propulsion mécanique » désigne un bâtiment qui, marchant à la voile ou pas, est mû par ses propres moyens de propulsion, même si ceux-ci ne sont temporairement pas utilisés pendant que le bâtiment fait route;

2. l'expression « faisant route » s'applique à tout bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;

3. l'expression « bâtiment qui n'est pas maître de sa manoeuvre » désigne un bâtiment qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux dispositions du présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bâtiment;

4. l'expression « bâtiment à capacité de manoeuvre restreinte » désigne un bâtiment dont la capacité à manoeuvrer conformément au présent règlement est limitée par la nature de ses travaux, et qui par conséquent ne peut pas s'écarter en temps utile de la route d'un autre bâtiment.

Les bâtiments suivants sont considérés comme bâtiments à capacité de manoeuvre restreinte, entre autres :

1° les bâtiments en train de poser ou de relever une houée, un câble ou un rive-line ou d'en assurer l'entretien;

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

5. le terme « assister » désigne l'assistance fournie à un bâtiment à propulsion mécanique par un ou plusieurs remorqueurs;

6. le terme « hauteur » désigne :

1° pour tous les bâtiments, à l'exception des bateaux d'intérieur, la hauteur au-dessus de la coque ou au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du platbord;

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

7. les termes « longueur » et « largeur » d'un bâtiment désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur;

8. deux bâtiments ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre;

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

10. l'expression « virer » signifie que le bâtiment qui fait route dans le sens du courant ou en eau sans courant, évite afin de parvenir à naviguer en sens opposé à celui qui était le sien;

11. l'expression « virer en contre-courant » signifie que le bâtiment qui fait route contre le courant évite afin de parvenir à naviguer dans le sens du courant.

Art. 3. § 1er. Aucune disposition du présent règlement ne saurait exonérer un bâtiment, son propriétaire ou exploitant, son capitaine, son patron ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application du présent règlement ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

§ 2. En interprétant et en appliquant le présent règlement on doit dûment tenir compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des bâtiments en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des dispositions du présent règlement pour éviter tout danger immédiat.

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

10. vaarwater : het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat door vaartuigen kan worden bevaren;

11. vaargeul : het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;

12. de hoofdvaargeul en nevenvaargeul : de vaargeulen als zodanig aangeduid door de bevoegde overheid;

13. kapitein of schipper : diegene die over het vaartuig of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

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

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

§ 2. In dit reglement :

1. betekent de uitdrukking « werktuiglijk voortbewogen vaartuig » een vaartuig, al dan niet onder zeil, dat door eigen voortstuwingsmiddelen wordt voortbewogen ook wanneer deze gedurende de vaart tijdelijk niet in werking zijn;

2. is een vaartuig « varend » wanneer het niet ten anker ligt, niet is gemeerd en niet aan de grond zit;

3. betekent de uitdrukking « onmanoeuvrbaar vaartuig » een vaartuig dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en dat daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig uit te wijken;

4. betekent de uitdrukking « beperkt manoeuvrbaar vaartuig » een vaartuig dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheden om te manoeuvreren zoals vereist volgens dit reglement en daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig tijdig uit te wijken.

Als beperkt manoeuvrbaar vaartuig wordt onder meer beschouwd :

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

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

5. betekent de uitdrukking « assisteren » het bijstaan van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig door één of meer sleepboten;

6. betekent de uitdrukking « hoogte » :

1° voor alle vaartuigen, uitgezonderd binnenvaartuigen : de hoogte boven de romp of de grootste breedte hoogste doorlopende dek of, bij gebrek hieraan, boven het potdeksel;

2° voor binnenvaartuigen : de hoogte boven het vlak door de ijkmerken die het vlak van de grootste toegelaten inzinking aan-geven;

7. betekenen de woorden « lengte » en « breedte » van een vaartuig de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

8. worden vaartuigen geacht in het zicht van elkaar te zijn alleen dan wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;

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

10. betekent « opdraaien » dat het vaartuig dat voor stroom of op stil water varende is, zodanig van vaarrichting verandert dat het komt te varen in een richting tegengesteld aan die waarin het voer;

11. betekent de uitdrukking « kop vóór nemen » dat het vaartuig, dat tegen stroom varende is zodanig van vaarrichting verandert dat het voor stroom komt te varen.

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

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

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

CHAPITRE 2. — Règles de barre et de route

Section 1re

Conduite des bâtiments dans toutes les conditions de visibilité

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

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

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

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

1. pour tous les bâtiments :
 - 1° la visibilité;
 - 2° la densité du trafic et notamment les concentrations de bâtiments;
 - 3° la capacité de manoeuvre du bâtiment et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
 - 4° de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux de rive ou une diffusion de la lumière des propres feux du bâtiment;
 - 5° l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
 - 6° le tirant d'eau en fonction de la hauteur d'eau disponible.
2. de plus, par les bâtiments qui utilisent un radar en bon état de fonctionnement :
 - 1° les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - 2° les limitations éventuelles qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
 - 3° l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et d'autres circonstances pouvant brouiller la détection au radar;
 - 4° le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - 5° le nombre, la position et le mouvement des bâtiments détectés par le radar;
 - 6° le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des bâtiments et des autres objets dans les parages.
3. en outre pour les bâtiments équipés d'un mariphone : le fait qu'il est possible d'obtenir par l'utilisation appropriée de celui-ci, des informations de la part des stations riveraines et des bâtiments.

§ 2. En outre, pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité dans le chenal principal :

1. tout bâtiment d'une longueur égale ou supérieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal, doit à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, pouvoir être mû par un moteur assez puissant et en état de marche;
2. tout bâtiment d'une longueur inférieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé :
 - 1° avoir le moteur en état de marche;
 - 2° pouvoir maintenir par rapport à l'eau une vitesse d'au moins 6 km à l'heure

§ 3. Les bâtiments à propulsion mécanique doivent, s'il n'en résulte pour eux aucun danger immédiat, modérer en temps utile leur marche et, au besoin, stopper lorsqu'ils s'approchent de bâtiments auxquels les lames ou la succion pourrait occasionner un danger, et qui montrent les feux ou la marque, prescrits à l'article 31 § 2.

§ 4. 1. Lorsque dans une voie navigable à courant des bâtiments qui suivent des routes opposées se rencontrent près d'une passe, d'une courbe ou d'un lieu d'amarrage où le passage est si étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bâtiment faisant route contre courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bâtiment qui fait route dans le sens du courant ait passé la passe ou la courbe ou le lieu d'amarrage.

HOOFDSTUK 2. — Voorschriften betreffende het uitwijken

Afdeling 1

Gedrag van de vaartuigen bij elk soort zicht

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

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

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

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

1. door alle vaartuigen :
 - 1° het zicht;
 - 2° de verkeersdichtheid met inbegrip van concentraties van vaartuigen;
 - 3° de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - 4° bij nacht de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van eigen lichten;
 - 5° de toestand van wind, zee, stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
 - 6° de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte.
2. bovendien, door vaartuigen met een goed werkende radar :
 - 1° de eigenschappen, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;
 - 2° eventuele beperkingen opgelegd door het ingestelde radarbereik;
 - 3° de invloed van de toestand van het vaarwater, het weer en andere omstandigheden die de radarwaarneming storend kunnen beïnvloeden;
 - 4° de mogelijkheid dat kleine vaartuigen, ijs en drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met radar worden waargenomen;
 - 5° het aantal, de plaats en de beweging van de met radar waargenomen vaartuigen;
 - 6° de mogelijkheid tot nauwkeuriger beoordelen van het zicht bij gebruik van de radar voor het bepalen van de afstand tot vaartuigen en andere voorwerpen in de omgeving;
3. bovendien voor vaartuigen uitgerust met marifoon : de mogelijkheid door doeltreffend gebruik daarvan inlichtingen van walstations en van vaartuigen te verkrijgen.

§ 2. Bovendien, om een veilige vaart in de hoofdvaartgeul te kunnen aankhouden :

1. moet een vaartuig met een lengte van 12 m en meer, dat zich in de hoofdvaartgeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd, door een genoegzaam krachtige en gebruiksklare motor kunnen voortbewogen;
2. moet een vaartuig met een lengte van minder dan 12 m dat zich in de hoofdvaartgeul bevindt, tenzij het wordt gesleept of geduwd :
 - 1° een gebruiksklare motor hebben;
 - 2° een snelheid van tenminste 6 km per uur door het water kunnen handhaven.

§ 3. Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen moeten hun vaart tijdig verminderen en zo nodig stoppen, indien voor hen hierdoor geen onmiddellijk gevaar dreigt, telkens wanneer zij in de nabijheid komen van vaartuigen waarvoor golfslag of zuiging gevaar kunnen opleveren, en die de bij artikel 31 § 2 voorgeschreven lichten of dagmerk voeren.

§ 4. 1. Wanneer in een vaarwater waar stroom loopt, vaartuigen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een engte, bocht of aanlegplaats waarvan of waarbij de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het tegen stroom varende vaartuig gaande houden totdat het voor stroom varende vaartuig de engte of de bocht is doorgevaren ofwel de aanlegplaats is voorbijgevaaren.

2. Lorsque dans une voie navigable sans courant, des bâtiments qui suivent des routes opposées se rencontrent près d'une courbe où le passage est si étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bâtiment qui a la grande courbe à son tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre.

3. Lorsque dans une voie navigable sans courant des bâtiments qui suivent des routes opposées se rencontrent près d'une passe où le passage est si étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bâtiment qui a le passage libre à son tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.

§ 5. Les bâtiments à propulsion mécanique qui font déplacer un convoi doivent être adaptés à cet effet et avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne conduite et manoeuvrabilité de cet ensemble.

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

§ 7. Il est interdit de mouiller ou de laisser traîner les ancres, les amarres ou les chaînes endéans une distance de 200 m au-delà et en deça de l'endroit où se trouve un câble ou un conduit.

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

§ 2. S'il y a à bord un équipement de radar en bon état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage.

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

Art. 8. § 1er. Tout manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, distinctement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

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

§ 3. Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre bâtiment doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre bâtiment soit définitivement paré et clair.

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

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

§ 3. Tout bâtiment d'une longueur inférieure à 12 m doit, lorsque cela peut se faire, se tenir à l'écart du chenal.

§ 4. Un bâtiment traversant entièrement ou partiellement le chenal, ne peut pas croiser la route d'un autre bâtiment faisant route dans le chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, s'il en résulte que ce dernier est obligé de modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

En cas de risque d'abordage, le bâtiment qui traverse entièrement ou partiellement le chenal doit s'écarter.

§ 5. Lorsqu'un bâtiment veut pénétrer dans un chenal il ne peut croiser la route d'un autre bâtiment qui fait route dans le chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, s'il en résulte que ce dernier est obligé de modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

En cas de risque d'abordage, le premier cité doit à l'endroit où il pénètre dans le chenal, s'écarter de la route du bâtiment qui y est engagé.

2. Wanneer in een vaarwater over stil water vaartuigen elkaar naderen met tegengestelde koersen bij een bocht waarvan de doortocht zo nauw is dat het tegelijkertijd doorvaren gevaar voor aanvaring kan opleveren, moet het vaartuig dat de grote bocht aan zijn stuurboordzijde heeft, zijn weg verlaten en moet het andere wachten totdat de bocht vrij is.

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

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

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

§ 7. Het is verboden te ankeren dan wel ankers, trossen of kettingen te laten slepen binnen de afstand van 200 m boven tot 200 m beneden de plaats waar een kabel of een leiding is gelegd.

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

§ 2. Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radar-apparatuur, indien aangebracht en goed werkend, ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring.

§ 3. Er dienen geen gevolgtrekkingen te worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

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

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

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

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

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

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

§ 4. Een vaartuig dat een vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt mag de koerslijn van een vaartuig dat in die vaargeul varende is en daarvan de richting volgt niet kruisen indien laatstgenoemd vaartuig daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet het vaartuig dat de vaargeul geheel of gedeeltelijk oversteekt uitwijken.

§ 5. Een vaartuig dat een vaargeul wil binnenvaren mag de koerslijn van een vaartuig dat in die vaargeul vaart en daarvan de richting volgt niet kruisen indien laatstgenoemd vaartuig daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

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

§ 6. Lorsqu'un bâtiment veut quitter le chenal, il ne peut croiser la route d'un autre bâtiment qui fait route en dehors du chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, s'il en résulte que ce dernier est obligé de modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

En cas de risque d'abordage, le premier cité doit, à l'endroit où il quitte le chenal, s'écarter de la route du bâtiment qui y est engagé.

§ 7. Lorsqu'un bâtiment veut quitter l'entrée du port il ne peut croiser la route d'un autre bâtiment qui fait route dans le chenal y adjacent suivant l'axe longitudinal de celui-ci, s'il en résulte que ce dernier est obligé de modifier son cap ou sa vitesse pour éviter un abordage.

En cas de risque d'abordage, le premier cité doit s'écarter de la route du bâtiment qui y est engagé.

§ 8. Lorsqu'aucun poste de mouillage n'est indiqué par ou en vertu d'un règlement, les bâtiments doivent en choisir un en dehors du chenal. S'ils ne peuvent faire route que dans le chenal, ils en choisissent un le plus près possible de la limite du chenal, de manière à ne pas gêner la navigation des autres bâtiments qui y passent.

§ 9. Il est interdit aux bâtiments non autorisés par l'autorité compétente de mouiller ou s'arrêter devant ou près des entrées de port, dans les courbes et dans les alignements de feux, de manière à gêner le passage des autres bâtiments.

§ 10. Sauf autorisation de l'autorité compétente, il est interdit de charger, de décharger ou de remplir les soutes lorsque le bâtiment est au mouillage.

Art. 19. § 1er. Lorsqu'un bâtiment faisant route dans le sens du courant veut virer, il doit faire connaître à temps cette intention aux bâtiments à proximité par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire éviter sur tribord ou bâbord; au besoin, ce signal est répété.

Tout bâtiment proche faisant route contre le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout bâtiment proche faisant route dans le sens du courant doit diminuer sa vitesse jusqu'à ce que le bâtiment qui vire, ne gêne plus le passage.

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

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

Section 2

Conduite des bâtiments en vue les uns des autres

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

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

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

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

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

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

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

§ 6. Een vaartuig dat een vaargeul wil verlaten mag de koerslijn van een vaartuig dat buiten die vaargeul vaart en daarvan de richting volgt niet kruisen indien laatstgenoemd vaartuig daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

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

§ 7. Een vaartuig dat een havenmond wil verlaten mag de koerslijn van een vaartuig dat de richting van de daarlangs lopende vaargeul volgt niet kruisen indien laatstgenoemd vaartuig daardoor verplicht zou worden koers of vaart te wijzigen om aanvaring te voorkomen.

Bij gevaar voor aanvaring moet eerstgenoemd vaartuig uitwijken voor bedoeld vaartuig dat de richting van de vaargeul volgt.

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

§ 9. Vaartuigen mogen zich zonder de toestemming van de bevoegde overheid niet vóór of nabij havenmonden, in bochten en in lichtenlijnen ophouden, ankeren of vastmaken zodanig dat andere vaartuigen daarvan hinder kunnen ondervinden.

§ 10. Tenzij met toestemming van de bevoegde overheid is het een ten anker liggend vaartuig verboden te laden, te lossen of te bunkeren.

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

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

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

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

Afdeling 2

Gedrag van de vaartuigen in zicht van elkaar

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

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

§ 1. Indien één der zeilvaartuigen in de vaargeul de stuurboordzijde daarvan houdt of buiten de vaargeul stuurboordswal houdt moet het andere zeilvaartuig uitwijken.

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

1° ingeval beide zeilvaartuigen over verschillende boeg liggen wijkt het zeilvaartuig dat over stuurboordsboeg ligt uit voor het zeilvaartuig dat over bakboordsboeg ligt;

2° ingeval beide zeilvaartuigen over dezelfde boeg liggen wijkt het zeilvaartuig te loevert uit voor het zeilvaartuig aan lij;

3° ingeval een zeilvaartuig dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een zeilvaartuig ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat zeilvaartuig over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt moet het daarvoor uitwijken;

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

Art. 13. § 1er. Nonobstant toute disposition des articles de la section 1re et de la présente section, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

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

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

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

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

§ 6. Lorsque le bâtiment rattrapé estime qu'il ne peut participer à la manœuvre de rattrapage ou que celle-ci s'avère impossible, il fait entendre au moins cinq sons brefs.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15. Lorsque deux bâtiments à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre bâtiment sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, sauf disposition contraire prévue à l'article 9 §§ 4 à 7 et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

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

Art. 13. § 1. Onafhankelijk van hetgeen is voorgeschreven in afdeling 1 en in deze afdeling moet elk vaartuij dat een ander vaartuij oploopt uitwijken voor het vaartuij dat wordt opgelopen.

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

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

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

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

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

§ 7. Een zelfvaartuij moet een ander vaartuij bovenwinds oplopen en zijn voornemen kenbaar maken door het geluidsein naargelang het geval omschreven in § 4 of § 5.

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

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

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

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

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

Wanneer een vaartuij in twijfel verkeert of zodanige situatie bestaat moet het aannemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig handelen.

Art. 15. Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen elkaar kruisen zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt moet behalve waar art. 9, § 4 tot 7 anders voorschrijft, het vaartuij dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

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

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

§ 2. Néanmoins le bâtiment privilégié peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le bâtiment qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par le présent règlement.

§ 3. Quand, pour une cause quelconque, le bâtiment qui est tenu de maintenir son cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bâtiment non privilégié, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

§ 4. Le présente règle ne saurait dispenser le bâtiment non privilégié de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre bâtiment.

Art. 18. § 1er. Sauf dispositions contraires de l'article 13, un bâtiment à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- 1° d'un bâtiment qui n'est pas maître de sa manœuvre;
- 2° d'un bâtiment à capacité de manœuvre restreinte;
- 3° d'un bâtiment de mer de grandes dimensions;
- 4° d'un bâtiment en train de pêcher en dehors du chenal

§ 2. Un bateau à voile faisant route doit s'écarter de la route des bâtiments visés au § 1er y compris tout bâtiment à propulsion mécanique autre qu'un petit bâtiment.

§ 3. 1° Un bâtiment en train de pêcher en dehors du chenal principal doit, autant que possible, s'écarter de la route d'un bâtiment qui n'est pas maître de sa manœuvre et d'un bâtiment à capacité de manœuvre restreinte.

2° Un bâtiment en train de pêcher ne peut gêner le passage d'un bâtiment se trouvant dans le chenal principal et doit s'en écarter.

§ 4. Un bâtiment à capacité de manœuvre restreinte faisant route doit s'écarter de la route d'un bâtiment qui n'est pas maître de sa manœuvre.

§ 5. 1° Un bâtiment de mer de grandes dimensions faisant route doit s'écarter de la route d'un bâtiment qui n'est pas maître de sa manœuvre.

2° Un bâtiment de mer de grandes dimensions qui est gêné dans sa route par un bâtiment à capacité de manœuvre restreinte opérant dans le chenal doit faire connaître son intention de le passer par un signal sonore constitué de trois sons brefs suivis d'un son prolongé. Dans ce cas, le bâtiment à capacité de manœuvre restreinte doit se porter au plus vite à la limite du chenal. Si toutefois le bâtiment à capacité de manœuvre restreinte est au mouillage, le bâtiment de mer de grandes dimensions doit se tenir à une distance suffisante de celui-ci jusqu'à ce qu'il ait éteint les feux ou baissé les marques de capacité de manœuvre restreinte.

3° Lorsque deux bâtiments de mer de grandes dimensions s'approchent l'un de l'autre, ils doivent se conformer aux dispositions du présent règlement.

§ 6. Un petit bâtiment faisant route doit s'écarter de la route de tout bâtiment autre qu'un petit bâtiment.

Section 3

Conduite des bâtiments par visibilité réduite

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

§ 2. Tout bâtiment doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les bâtiments à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

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

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

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

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

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

§ 4. Dit voorschrift onthefft het vaartug dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Art. 18. § 1. Behalve waar het artikel 13 anders voorschrijft moet een werktuiglijk voortbewogen vaartug dat varende is uitwijken voor :

- 1° een onmanoeuvrerbaar vaartug;
- 2° een beperkt manoeuvreerbaar vaartug;
- 3° een bovenmaats zeevaartug;
- 4° een vaartug bezig met de uitoefening van de visscrij buiten de vaargeul.

§ 2. Een zeilvaartug dat varende is moet uitwijken voor de in § 1 vernoemde vaartuigen met inbegrip van een werktuiglijk voortbewogen vaartug, niet zijnde een klein vaartug.

§ 3. 1° Buiten de hoofdvaargeul moet een vaartug bezig met de uitoefening van de visserij, voor zover mogelijk, uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar en voor een beperkt manoeuvreerbaar vaartug.

2° Een vaartug bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een vaartug in de hoofdvaargeul niet belemmeren en moet voor dat vaartug uitwijken.

§ 4. Een beperkt manoeuvreerbaar vaartug dat varende is, moet uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar vaartug.

§ 5. 1° Een bovenmaats zeevaartug dat varende is moet uitwijken voor een onmanoeuvrerbaar vaartug.

2° Een bovenmaats zeevaartug dat in zijn koers gehinderd wordt door een beperkt manoeuvreerbaar vaartug dat in de vaargeul in bedrijf is, moet zijn voornemen dit laatste voorbij te varen te geven door een geluidsein van drie korte stoten gevolgd door één lange. In dat geval moet het beperkt manoeuvreerbaar vaartug zo spoedig mogelijk zich naar de rand van de vaargeul begeven. Indien echter het beperkt manoeuvreerbaar vaartug ten anker ligt moet het bovenmaats zeevaartug veilige afstand houden totdat de lichten of dagmerken van het beperkt manoeuvreerbaar vaartug zijn gedoofd of gestreken.

3° Wanneer twee bovenmaats zeevaartuigen elkaar naderen, moeten ze zich onderling gedragen naar de voorschriften van dit reglement.

§ 6. Een klein vaartug dat varende is moet uitwijken voor andere dan kleine vaartuigen.

Afdeling 3

Gedrag van de vaartuigen bij beperkt zicht

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

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

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

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

Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

CHAPITRE 3. — Feux et marques

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

§ 2. Les règles du présent chapitre doivent être observées par tous les temps.

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

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

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

§ 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Pendant cet intervalle on ne doit montrer aucune autre marque pouvant être confondue avec les marques prescrites par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de celles-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

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

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

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

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

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

4° feu de remorquage : un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini à l'alinéa 3°;

5° feu visible sur tout l'horizon : un feu projetant une lumière ininterrompue sur un plan horizontal de 360 degrés;

6° feu scintillant : un feu à éclats réguliers visible sur tout l'horizon et dont le rythme est de 40 éclats ou plus par minute.

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

1° une boule : au moins 0,50 m de diamètre;

2° une marque cylindrique : un diamètre de base de 0,50 m au moins et une hauteur double de son diamètre;

3° un cône : un diamètre de base de 0,50 m au moins et une hauteur égale à son diamètre;

4° un bicône : se compose de deux cônes définis au 3° ci-dessus ayant une base commune.

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

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

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

HOOFDSTUK 3. — Lichten en dagmerken

Art. 20. § 1. Zeevaartuigen moeten de lichten en dagmerken voeren zoals voorgeschreven bij de van kracht zijnde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en op de bij die bepalingen voorgeschreven wijze, voor zover niet bij dit reglement wordt bepaald dat op zeevaartuigen in afwijking daarvan de voorschriften van dit reglement van toepassing zijn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6° flikkerlicht : een rondom zichtbaar licht dat flikkert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van tenminste 40 flikkeringen per minuut.

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

1° een bal : een middellijn van tenminste 0,50 m;

2° een cilind : een middellijn van tenminste 0,50 m en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;

3° een kegel : een grondvlak met een middellijn van tenminste 0,50 m en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;

4° een ruit bestaat uit twee kegels zoals beschreven in 3° die het grondvlak gemeen hebben.

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

2. A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et ils doivent avoir une hauteur de 0,75 m au moins et une largeur de 0,90 m au moins.

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

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

§ 4. Si les dimensions du bâtiment forment un obstacle pour montrer les feux et marques prescrits au § 2 et § 3, des marques plus petites adaptées à la grandeur du bâtiment peuvent être utilisées et les intervalles entre les feux et marques peuvent être diminués en rapport avec cette grandeur.

Art. 22. Aux termes du présent règlement on entend par :

1° visible : visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;

2° feu normal, feu brillant et feu intense : des feux visibles à des distances respectives de 1 000 m, de 2 000 m et de 3 000 m au moins.

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

1° un feu de tête de mât à l'avant;

2° un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;

3° des feux de côté;

4° un feu de poupe.

Un bateau d'intérieur d'une longueur inférieure à 110 m n'est pas tenu de montrer le second feu de tête de mât, mais peut le faire.

§ 2. Le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant le feu unique doit se trouver à une hauteur de 3 m au moins pour les bâtiments d'une longueur de 50 m ou plus, et à une hauteur de 2 m au moins pour les bâtiments d'une longueur inférieure à 50 m, et, en tout cas, à un mètre au moins au-dessus des feux de côté.

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

§ 4. Les feux de côté doivent se trouver à la même hauteur; de plus ils doivent être munis du côté du bâtiment d'écrans qui dépassent dans l'axe longitudinal du bâtiment la face antérieure de la source lumineuse, de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord.

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

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

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

§ 4. A bord d'un bateau d'intérieur en train de remorquer, le feu de poupe doit être remplacé par un feu jaune de même construction et de même intensité.

§ 5. Des convois de bâtiments remorqués en couple, qui ne sont pas de petits bâtiments, et faisant route, sont tenus de montrer :

1° sur chaque bâtiment propulseur, les feux de tête de mât;

2° sur chaque bâtiment non propulseur, un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon placé à une hauteur suffisante mais, autant que possible, à 2 m au-dessous du feu de tête de mât avant du bâtiment propulseur;

2. De voorgeschreven vlaggen moeten, tenzij in dit reglement anders bepaald, rechthoekig zijn en zij moeten een hoogte hebben van tenminste 0,75 m bij een breedte van tenminste 0,90 m.

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

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

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

Art. 22. In dit reglement wordt verstaan onder :

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

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

Art. 23. § 1. Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat varende is voert :

1° een toplicht op het voorschip;

2° een tweede toplicht achterlijker en hoger dan het voorste;

3° zijdelichten;

4° een heklucht.

Een binnenvaartuig met een lengte van minder dan 110 m is niet verplicht het tweede toplicht te voeren maar mag dit wel doen.

§ 2. Het voorste toplicht of indien slechts één toplicht wordt gevoerd dat toplicht, wordt voor vaartuigen met een lengte van 50 m of meer op tenminste 3 m hoogte, en voor vaartuigen met een lengte van minder dan 50 m op tenminste 2 m hoogte geplaatst, en in elk geval tenminste 1 m hoger dan de zijdelichten.

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

§ 4. De zijdelichten moeten op gelijke hoogte zijn geplaatst; zij moeten bovendien naar de binnenzijde worden afgeschermd met een scherm dat in langscheepse richting voor de lichtbron uitsteekt, zodat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien.

Art. 24. § 1. Een sleepboot of een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat één of meer vaartuigen sleept of assisteert moet, behalve de zijdelichten en het heklucht, onder of boven het toplicht een tweede licht voeren van gelijke inrichting en sterkte als het toplicht.

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

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

§ 4. Op een binnenvaartuig dat sleept moet een heklucht worden vervangen door een geel licht van gelijke inrichting en sterkte.

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

1° op elk voortstuwend vaartuig de toplichten;

2° op elk niet voortstuwend vaartuig een rondom zichtbaar wit helder licht geplaatst op voldoende hoogte doch zoveel als mogelijk 2 m lager dan het voorste toplicht van het voortstuwend vaartuig;

3° les feux de côté, placés à l'extérieur de la formation en couple, autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu visé à l'alinéa 2°;

4° sur chaque bâtiment, le feu de poupe.

§ 6. Un bâtiment de mer qui est remorqué doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, montrer le feu de tête de mât ou les feux de tête de mât.

§ 7. Un bateau d'intérieur qui est remorqué doit porter un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon à une hauteur de 3 m au moins; quand la longueur du bateau est supérieure à 110 m, il doit montrer deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. Le dernier bâtiment d'un convoi remorqué est tenu de montrer au surplus le feu de poupe.

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

Art. 25. § 1er. Un bateau à voile d'une longueur de 20 m ou plus qui fait route doit montrer les feux de côté et le feu de poupe ainsi qu'au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible, deux feux brillants superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert.

§ 2. Un bâtiment qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

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

1° deux feux brillants superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un bâtiment de longueur inférieure à 20 m peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

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

Art. 27. § 1er. Un bâtiment qui n'est maître de sa manœuvre doit montrer :

1° à l'endroit le plus visible, deux feux rouges brillants superposés visibles sur tout l'horizon. Lorsqu'il a de l'erre, il montrera en outre les feux de côté et le feu de poupe. Un bâtiment de mer doit au surplus lorsqu'il a de l'erre montrer en outre le feu de tête de mât ou les feux de tête de mât;

2° à l'endroit le plus visible, deux boules superposées.

§ 2. Un bâtiment à capacité de manœuvre restreinte doit montrer :

1° à l'endroit le plus visible, trois feux brillants superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

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

3° du côté où se trouve l'obstruction, deux feux rouges brillants superposés, visibles sur tout l'horizon, ou deux boules superposées;

4° du côté libre de la voie navigable, deux feux verts brillants superposés, visibles sur tout l'horizon, ou deux bicônes superposés;

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

b) lorsqu'il est au mouillage : en outre les feux et marques prescrits pour un bâtiment au mouillage;

6° lorsque les ancres sont mouillées et risquent de présenter un danger pour la navigation, leur emplacement doit être indiqué par un flotteur jaune ou par un feu jaune brillant.

§ 3. Outre les feux prescrits pour leur catégorie, les bâtiments faisant route ou au mouillage, en train d'effectuer des opérations à l'intérieur ou à l'extérieur du chenal ainsi que les bâtiments à capacité de manœuvre restreinte qui sont dans l'impossibilité de montrer la signalisation prescrite au § 2, peuvent, de jour comme de nuit, montrer à l'endroit le plus visible un feu jaune brillant scintillant pour indiquer qu'ils sont en train d'effectuer des travaux.

§ 4. Un transport spécial doit montrer les feux ou les marques prescrits pour un bâtiment qui n'est pas maître de sa manœuvre. Si cela s'avère impossible, il y a lieu de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éclairer convenablement le transport spécial ou pour en signaler clairement la présence.

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

4° op elk vaartuig het heklicht.

§ 6. Een zeevaartuig dat wordt gesleept moet behalve de zijdelichten en het heklicht ook het toplicht of de toplichten voeren.

§ 7. Een binnenvaartuig dat wordt gesleept moet één rondom zichtbaar wit helder licht voeren op een hoogte van ten minste 3 meter; bij een scheepslengte van meer dan 110 m moeten twee dergelijke lichten worden gevoerd, één voorop en één achterop. Het laatste vaartuig van een sleep moet daarbij het heklicht voeren.

§ 8. Een vaartuig dat wordt geassisteerd moet de lichten voeren van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig van zijn soort en lengte.

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

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

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

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

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

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

1° twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het ander, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Wanneer het vaart door het water loopt tevens de zijdelichten en het heklicht. Een zeevaartuig dat vaart door het water loopt moet bovendien het toplicht of de toplichten voeren;

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

§ 2. Een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig moet voeren :

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

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

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

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

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

b) wanneer het ten anker licht; tevens de lichten en dagmerken voorgeschreven voor ten anker liggend vaartuig;

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

§ 3. Behoudens de lichten voorgeschreven voor zijn soort mag een varende of ten anker liggend vaartuig bezig met werkzaamheden in of buiten de vaargeul, alsmede een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig dat de onder § 2 voorgeschreven seinvoering niet kan voeren, zowel bij dag als bij nacht, daar waar dit het best kan worden gezien, een geel helder flikkerlicht voeren om aan te duiden dat het die werkzaamheden uitvoert.

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

Art. 28. Un bâtiment de grandes dimensions qui fait route, doit porter à l'endroit le plus visible :

1° outre les feux d'un bâtiment à propulsion mécanique, trois feux rouges intenses superposés, visibles sur tout l'horizon;

2° une marque cylindrique.

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

1° à la pomme du mât, ou près de celle-ci, deux feux brillants superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

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

3° de plus, au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa 1er, les feux ou la marque de mouillage.

§ 2. Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage, doit montrer les feux prescrits pour un bâtiment à propulsion mécanique.

Art. 30. § 1er. Un bâtiment au mouillage doit montrer à l'avant ou à l'endroit où le bâtiment est tenu par une ancre active, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc brillant, visible sur tout l'horizon, ou une boule, et à l'arrière ou à l'avant si ce n'est pas à cet endroit que le bâtiment est tenu par une ancre active, un second feu de même construction et de même intensité situé 2 m plus bas que le premier.

Lorsque des bâtiments mouillent en couple, chacun d'eux doit montrer les feux ou la marque conformément aux dispositions reprises ci dessus.

§ 2. 1° Un bâtiment amarré doit, à moins d'être suffisamment éclairé par les lumières de rive, montrer du côté de la voie navigable et si possible à hauteur du pont, à l'avant et à l'arrière de où à proximité de sa poupe : un feu blanc brillant, visible sur tout l'horizon.

2° Si des bateaux d'intérieur sont amarrés l'un à l'autre en plus d'une rangée le long de la rive ou à un bâtiment de mer amarré lui-même à la rive, seuls les bâtiments situés du côté de la voie navigable sont tenus de montrer les feux visés à l'alinéa 1er.

§ 3. 1. Tout bâtiment échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation, doit montrer à l'endroit le plus visible :

— les feux de mouillage;

— deux feux rouges brillants superposés visibles sur tout l'horizon;

— trois boules superposées.

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

2. Si les conditions locales sont telles que le bâtiment ou l'obstacle doit indiquer le ou les bords sur lesquels peut s'effectuer le passage, il doit montrer, au lieu des feux et marques prévus à l'alinéa 1er :

1° du ou des côtés où le passage n'est pas permis, à l'endroit le plus visible, deux feux rouges brillants superposés, visibles sur tout l'horizon, ou deux boules superposées;

2° du ou des côtés où le passage est permis, à l'endroit le plus visible, deux feux verts brillants superposés, visibles sur tout l'horizon, ou deux bicônes superposés.

3. L'autorité compétente peut dispenser de l'obligation de porter les feux et marques prescrits au § 3, 1 et 2.

4. Lorsque les feux ou marques ne peuvent être hissés sur le bâtiment ou l'obstacle même, ils doivent être exhibés d'une autre façon efficace.

5. Au lieu de signaler le bâtiment ou l'obstacle par les feux et marques susmentionnés, ils peuvent être signalés par un balisage conforme au système de balisage maritime « A », tel qu'il figure en annexe du présent arrêté.

Art. 31. § 1er. Tout bâtiment chargé d'une mission particulière de police, peut en sus des feux et marques prescrits ailleurs dans le présent règlement, porter, tant de jour que de nuit, un feu scintillant bleu brillant.

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

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

1° behalve de lichten van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, drie rondom zichtbare rode krachtige lichten geplaatst in vertikale lijn;

2° een cylinder.

Art. 29. § 1. Een loodsvaartuig, bezig met de loodsdienst, voert :

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

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

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

§ 2. Een loodsvaartuig, niet bezig met de loodsdienst, voert de lichten voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig.

Art. 30. § 1. Een ten anker liggend vaartuig moet voeren op het voorschip of daar waar het trekkend anker uitstaat, op een hoogte van ten minste 3 m, een rondom zichtbaar wit helder licht of een bal en op het achterschip of op het voorschip indien het trekkend anker niet daar uitstaat, een tweede wit licht van gelijke inrichting en sterkte, ten minste 2 m lager dan het eerstgenoemde licht.

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

§ 2. 1° Een gemeerd vaartuig moet voeren, tenzij het vanaf de wal voldoende wordt verlicht, aan de zijde van het vaarwater en zo mogelijk ter hoogte van het dek op het voorschip en aan of nabij het hek : een rondom zichtbaar wit helder licht.

2° Indien binnenvaartuigen in méér dan één rij aan de oever of aan een aan de oever gemeerd zeevaartuig zijn gemeerd moeten alleen de vaartuigen aan de zijde van het vaarwater de onder 1° bedoelde lichten voeren.

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

— de ankerlichten;

— twee rondom zichtbare rode heldere lichten het ene loodrecht onder het andere;

— drie ballen in verticale lijn geplaatst.

Indien uitvoerbaar, moet het vaartuig of obstakel tevens de lichten en dagmerken voeren, die ingevolge de overige bepalingen van dit reglement van toepassing zijn.

2. Indien de omstandigheden ter plaatse van het vaartuig of van het obstakel vorderen dat wordt aangeduid of het aan één dan wel aan beide zijden kan worden voorbijgevoerd, moeten in plaats van de onder 1. bedoelde lichten of dagmerken, worden gevoerd :

1° aan de zijde of de zijden waar de doorvaart niet vrij is : twee rondom zichtbare rode heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ballen, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

2° aan de zijde of de zijden waar de doorvaart vrij is : twee rondom zichtbare groene heldere lichten, het ene loodrecht onder het andere of twee ruiten, de ene loodrecht onder de andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

3. De bevoegde overheid kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij § 3, 1 en 2 voorgeschreven lichten en dagmerken.

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

5. In plaats van door de lichten en dagmerken als voornoemd kan het vaartuig of het obstakel worden aangeduid door een betoning volgens het maritiem betoningssysteem « A », zoals dit blijkt uit de aan dit besluit gehechte bijlage.

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

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

§ 2. Les bâtiments ancrés, amarrés, échoués ou coulés, exposés au danger des lames et de la suction occasionnées par le passage en vitesse de bâtiments, doivent montrer — en sus des feux et marques prescrits ailleurs dans le présent règlement :

1° deux feux brillants superposés, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles sur tout l'horizon et ne puissent être confondus avec d'autres feux;

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

§ 3. Les conduites flottantes, susceptibles de gêner la navigation, doivent être marquées sur toute leur longueur par des feux jaunes normaux, visibles surtout l'horizon, ou par des pavillons jaunes carrés disposés à une distance respective de maximum 50 m et à une hauteur d'au moins 1,50 m au-dessus de la conduite.

CHAPITRE 4. — Signaux sonores et lumineux

Art. 32. Aux termes du présent règlement on entend par :

1° sifflet : tout appareil capable d'émettre les sons brefs prolongés prescrits;

2° son bref : un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;

3° son prolongé : un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

Art. 33. § 1er. Les bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche; les bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 100 m doivent, en plus, être pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé aussi haut que possible à bord du bâtiment pour réduire l'interception des sons émis par des obstacles. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits par le § 1er, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

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

Art. 34. § 1er. 1. Sauf s'il s'agit d'un petit bâtiment, tout bâtiment faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres pour éviter un abordage avec un bâtiment en vue, signaler sa manœuvre par les signaux suivants :

— un son bref pour dire : Je viens sur tribord;

— deux sons brefs, pour dire : Je viens sur bâbord;

— trois sons brefs, pour dire : Je bats en arrière;

— quatre sons brefs, pour dire : Je ne suis pas maître de ma manœuvre.

Tout petit bâtiment est autorisé à émettre, dans ces mêmes circonstances, les signaux sonores susvisés.

Tout bâtiment de mer peut, dans ces mêmes circonstances, compléter ces signaux sonores par des signaux lumineux émis au moyen d'un feu blanc intense susceptibles d'être répétés selon le cas. Ces signaux lumineux ont la signification suivante :

— un éclat, pour dire : Je viens sur tribord;

— deux éclats, pour dire : Je viens sur bâbord;

— trois éclats, pour dire : Je bats en arrière;

— quatre éclats, pour dire : Je ne suis pas maître de ma manœuvre.

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

§ 2. Geankerde, gemeerde, aan de grond zittende of gezonken vaartuigen waarvoor gevaar voor golfslag of zuiging veroorzaakt door snel voorbijvarende vaartuigen zou kunnen ontstaan moeten, behalve de lichten en de dagmerken elders in dit reglement voorgeschreven, voeren :

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

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

§ 3. Drijvende leidingen, die de scheepvaart kunnen hinderen, moeten over de gehele lengte worden aangeduid door gele gewone rondom zichtbare lichten of gele vierkante vlaggen geplaatst op een onderlinge afstand van ten hoogste 50 m en op een hoogte van tenminste 1,50 m boven de leiding.

HOOFDSTUK 4. — Geluids- en lichtseinen

Art. 32. In dit reglement wordt verstaan onder :

1° fluit : elk middel geschikt tot het geven van de voorgeschreven korte en lange stoten;

2° korte stoot : een geluidssein van ongeveer één seconde duur;

3° lange stoot : een geluidssein van vier tot zes seconden duur.

Art. 33. § 1. Een vaartuig met een lengte van 20 m of meer moet zijn voorzien van een fluit en van een klok; een vaartuig met een lengte van 100 m of meer moet tevens zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De fluit, de klok en de gong moeten deugdelijk zijn. De fluit moet zo hoog op het vaartuig zijn geplaatst als uitvoerbaar is, teneinde het onderscheppen van het voortgebracht geluid door obstakels te voorkomen. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen, die dezelfde onderscheiden geluidskennmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

§ 2. Een vaartuig met een lengte van minder dan 20 m is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidsseinen voorgeschreven bij § 1, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, moet het zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidssein.

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

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

— één korte stoot voor : ik verander mijn koers naar stuurboord;

— twee korte stoten voor : ik verander mijn koers naar bakboord;

— drie korte stoten voor : ik sla achteruit;

— vier korte stoten voor : ik kan niet manœvreren.

Een klein vaartuig mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen geven.

Een zeevaartuig mag in de hierbedoelde omstandigheden genoemde geluidsseinen aanvullen met lichtseinen, gegeven met een rondom zichtbaar wit krachtig licht, die zo nodig kunnen worden herhaald. Deze lichtseinen hebben de volgende betekenis :

— één schittering : ik verander mijn koers naar stuurboord;

— twee schitteringen : ik verander mijn koers naar bakboord;

— drie schitteringen : ik sla achteruit;

— vier schitteringen : ik kan niet manœvreren.

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

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

Cette obligation n'est pas applicable aux petits bâtiments.

Dans ces circonstances, un bâtiment de mer peut compléter ledit signal sonore par un signal lumineux d'une série d'au moins cinq éclats brefs et rapides émis au moyen d'un feu blanc intense visible sur tout l'horizon.

3. Sauf s'il s'agit d'un petit bâtiment, un bateau d'intérieur à propulsion mécanique doit émettre simultanément avec les signaux sonores des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune brillant, visible sur tout l'horizon. Cette disposition n'est pas applicable aux coups ou séries de coups de cloche et de gong.

§ 2. 1. Un bâtiment échoué dont les engins de propulsion fonctionnent, doit en informer les bâtiments qui s'approchent de lui par quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

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

— un son bref émis par le bâtiment de mer, pour dire : « Les remorqueurs avant doivent haler sur tribord » ;

— deux sons brefs émis par le bâtiment de mer, pour dire : « Les remorqueurs avant doivent haler sur bâbord » ;

— un son bref et un son prolongé émis par le bâtiment de mer, pour dire : « Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur bâbord » ce qui permet au bâtiment de virer sur tribord ;

— deux sons brefs et un son prolongé émis par le bâtiment de mer, pour dire : « Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur tribord » ce qui permet au bâtiment de virer sur bâbord ;

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

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

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

Les remorqueurs sont obligés de répéter le signal sonore que le bâtiment de mer fait entendre.

Art. 35. § 1er. Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, il y a lieu de respecter les règles suivantes.

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

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

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

4. Un bâtiment remorqué, ou si plusieurs bâtiments sont remorqués, le dernier bâtiment du convoi remorque fait entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal émis par le bâtiment remorqueur.

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

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

Deze verplichting geldt niet voor kleine vaartuigen.

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

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

§ 2. 1. Een aan de grond zittend vaartuig, waarvan de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, moet dit aan naderende vaartuigen kenbaar maken door vier korte stoten gevolgd door twee lange stoten.

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

— één korte stoot van het zeevaartuig om aan te geven : « De voorsleepboten moeten stuurboord uit trekken » ;

— twee korte stoten van het zeevaartuig om aan te geven : « De voorsleepboten moeten bakboord uit trekken » ;

— één korte stoot en één lange stoot van het zeevaartuig om aan te geven : « De achtersleepboten moeten het achterschip bakboord uit trekken » waarbij het vaartuig een beweging naar stuurboord verkrijgt ;

— twee korte stoten en één lange stoot van het zeevaartuig om aan te geven : « De achtersleepboten moeten het achterschip stuurboord uit trekken » waarbij het vaartuig een beweging naar bakboord verkrijgt ;

— een reeks korte stoten van het zeevaartuig om aan te geven : « De sleepboten moeten ophouden met trekken » ;

— een reeks korte stoten van een achtersleepboot om aan te geven : « Het vaartuig komt te ver achteruit » ;

— een reeks korte stoten van een voorsleepboot om aan te geven : « Het vaartuig komt te ver vooruit ».

De sleepboten moeten het door het zeevaartuig gegeven geluidsein herhalen.

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

§ 2. 1. Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, een duwstel of een gekoppeld samenstel, dat vaart door het water loopt geeft, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot.

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

3. Een onmanoeuvrerbaar vaartuig, een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, een bovenmaats zeevaartuig, een zeilvaartuig, een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij of een vaartuig dat een ander vaartuig sleept, geeft, in plaats van de seinen voorgeschreven onder 1 en 2, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten, één lange stoot gevolgd door twee korte stoten.

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

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

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

§ 5. Un bâtiment en brin de pêcheur qui est au mouillage ou un bâtiment à capacité de manoeuvre restreinte en train d'effectuer des opérations alors qu'il est au mouillage, est tenu de faire entendre les signaux prescrits au § 2, 3.

Art. 36. § 1er. Tout bâtiment peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre bâtiment, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal prescrit par le présent règlement, ni avec tout autre feu ou signal de balisage. Le bâtiment peut également orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un bâtiment, de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner ou confondre d'autres bâtiments.

§ 2. Un bâtiment qui s'approche d'une courbe ou d'une partie d'un chenal où d'autres bâtiments peuvent être cachés par un obstacle, doit faire entendre en temps utile un son prolongé d'avertissement. Tout bâtiment venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté de la courbe ou derrière l'obstacle doit répondre en temps utile à ce signal par un signal identique.

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

§ 4. Au besoin, il y a lieu de répéter en temps utile le signal prescrit par le présent article.

§ 5. Il est interdit d'attirer l'attention au moyen d'un feu qu'on agite.

Art. 37. Un bâtiment qui est en détresse et demande secours, doit utiliser, montrer ou faire entendre ensemble ou séparément les signaux suivants :

1. coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
2. son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
3. fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
4. signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... — ... (S.O.S.) du Code Morse;
5. signal radiotéléphonique consistant dans le mot « Mayday »;
6. signal de détresse « NC » du Code international de signaux;
7. signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou au-dessous, une boule ou objet analogue;
8. flammes sur le bâtiment (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
9. fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
10. signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
11. mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
12. signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
13. feu ou pavillon ou tout autre objet approprié susceptible d'être agité;
14. séries de coups de cloche ou sons prolongés répétés.

CHAPITRE 5. — Poussage

Art. 38. § 1er. Aux termes du présent règlement, on entend par :

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

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

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

§ 5. Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij wanneer ten anker en een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig dat werkzaamheden uitvoert terwijl ten anker, moeten de seinen geven voorgeschreven bij § 2, 3.

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

§ 2. Een vaartuig dat een bocht of een gedeelte van de vaargeul nadert waar het zicht op andere vaartuigen kan worden belemmerd door een tussenuitliggend obstakel, moet tijdig als waarschuwingsein één lange stoot geven. Dit sein moet door een naderend vaartuig dat zich rond de bocht of achter het tussenuitliggend obstakel bevindt en het sein hoort tijdig worden beantwoord met hetzelfde sein.

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

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

§ 5. Het gebruik van een zwaailicht om de aandacht te trekken is verboden.

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

1. een kanonschot of ander knalsein, afgevuurd met tussenpozen van ongeveer één minuut;
2. een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
3. vuurpijlen of lichtkogels, die rode sterren uitwerpen en één voor één met korte tussenpozen worden afgevuurd;
4. een sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ... — ... (S.O.S.) van de Morse-code;
5. een sein, uitgezonden door middel van radio-telefonie, bestaande uit het gesproken woord « Mayday »;
6. het noodsein « NC » uit het Internationale Seinboek;
7. een sein, bestaande uit een vierkante vlag, met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp dat op een bal lijkt;
8. vlammen boven het vaartuig (zoals van een brandend teer- vat, olievat, enz.);
9. een valscherm signaal of een handstakellicht dat een rood licht toont;
10. een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
11. langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
12. seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;
13. een licht dan wel een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaid;
14. reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

HOOFDSTUK 5. — Duwvaart

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

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

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

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

1. 1° à l'avant du bâtiment de tête ou d'un des bâtiments de tête, trois feux blancs intenses disposés en forme de triangle équilatéral à base horizontale et placés perpendiculairement à l'axe longitudinal du convoi poussé.

Le feu supérieur doit être placé dans le plan médian, vertical et longitudinal du bâtiment, à une hauteur d'au moins 5 m, les deux feux inférieurs étant disposés à une distance d'environ 1,25 m l'un de l'autre et à quelque 1,10 m en dessous du feu supérieur. Ces feux doivent être visibles de façon ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225°, et disposés de manière à projeter leur lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque côté du bâtiment;

2° à l'avant de chaque autre bâtiment visible de l'avant sur toute la largeur, un feu blanc brillant visible de façon ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque côté du bâtiment. Ce feu doit être placé dans le plan médian, vertical et longitudinal du bâtiment, autant que possible à 3 m en dessous du feu supérieur blanc visé au 1°.

2. sur la plus grande largeur du convoi poussé, aussi près que possible du pousseur, à 1 m au plus en deçà des flancs du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m, les feux de côté prescrits à l'article 21, § 1er, 2°.

3. 1° à l'arrière du pousseur, aussi près que possible de la poupe, trois feux blancs brillants, placés horizontalement, perpendiculairement à l'axe longitudinal du bâtiment, à environ 1,25 m l'un de l'autre et à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être cachés à la vue par tout autre bâtiment faisant partie du convoi poussé. Ces feux doivent être visibles de façon ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposés de manière à projeter leur lumière depuis l'arrière jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque côté du bâtiment;

2° à l'arrière de tout autre bâtiment visible de l'arrière sur toute la largeur, un feu blanc normal visible de façon ininterrompue sur un parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'arrière jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque côté. Si toutefois, il est possible de distinguer, hormis le pousseur, plus de deux bâtiments par l'arrière, ce feu ne peut être montré que par les deux bâtiments se trouvant sur les côtés extérieurs du convoi.

§ 2. Un convoi poussé faisant route ne dépassant pas 110 m de long et 12 m de large, doit montrer les feux prescrits par l'article 23 pour des bâtiments à propulsion mécanique.

§ 3. Si un convoi poussé est assisté par un ou plusieurs bâtiments à propulsion mécanique, les paragraphes précédents sont également applicables.

CHAPITRE 6. — Dispositions relatives aux petits bâtiments

Art. 40. Ce chapitre prévoit les dispositions afférentes aux petits bâtiments pour autant qu'elles dérogent de celles prescrites ailleurs dans le présent règlement.

Art. 41. § 1er. Les petits bâtiments à propulsion mécanique faisant route, doivent montrer :

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

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

3° un feu de poupe. Ce feu peut être supprimé si le feu de tête de mât visé à l'alinéa 1er, est remplacé par un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon.

§ 2. Tout petit bâtiment à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 7 m et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 milles marins (13 km) à l'heure, peut montrer à l'endroit le plus visible, au lieu des feux prescrits au § 1er, un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon. Si possible pareil bâtiment doit aussi montrer ses feux de côté.

Art. 39. § 1. Een varend duwstel met een lengte van 110 m of meer dan wel een breedte van 12 m of meer moet voeren :

1. 1° voor op het voorste vaartuig of op één der voorste vaartuigen, drie witte krachtige lichten, opgesteld in de vorm van een gelijkzijdige driehoek met de basis horizontaal, loodrecht op de lengte-as van het duwstel.

Het bovenste licht moet zijn geplaatst in het midscheepse verticale vlak in de langsrichting van het vaartuig op een hoogte van ten minste 5 m; de beide onderste lichten moeten zijn aangebracht ongeveer 1,25 m van elkaar en ongeveer 1,10 m onder het bovenste licht. Deze lichten moeten ononderbroken zichtbaar zijn over een hoog van de horizon van 225°, van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het vaartuig;

2° voorop op elk ander vaartuig dat van voren over de volle breedte zichtbaar is, een wit helder licht, ononderbroken zichtbaar over een hoog van de horizon van 225°, van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het vaartuig. Dit licht moet zijn geplaatst in het midscheepse verticale vlak in de langsrichting van het vaartuig, zoveel mogelijk 3 m lager dan het onder 1° genoemde bovenste witte licht.

2. op het breedste gedeelte van het duwstel, zo dicht mogelijk bij de duwboot, ten hoogste 1 m binnen de zijanten van het duwstel en op een hoogte van ten minste 2 m, de zijdelichten als omschreven bij artikel 21, § 1, 2°.

3. 1° achter op de duwboot, zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, drie witte heldere lichten, geplaatst in horizontale lijn loodrecht op de lengte-as met onderlinge tussenruimte van ongeveer 1,25 m en op zodanige hoogte dat zij niet door een ander vaartuig van het duwstel aan het gezicht kunnen worden onttrokken. Deze lichten moeten ononderbroken zichtbaar zijn over een hoog van de horizon van 135°, van recht achteruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde van het vaartuig;

2° achter op elk ander vaartuig dat van achteren over de volle breedte zichtbaar is, een wit gewoon licht ononderbroken zichtbaar over een hoog van de horizon van 135°, van recht achteruit tot 22,5° achterlijker dan dwars aan elke zijde. Indien echter behalve de duwboot meer dan twee vaartuigen van achteren zichtbaar zijn mag dit licht alleen worden gevoerd door de beide vaartuigen aan de buitenzijden van het duwstel.

§ 2. Een varend duwstel met een lengte van minder dan 110 m en een breedte van minder dan 12 m moet voeren de lichten voorgeschreven bij artikel 23 voor werktuiglijk voortbewogen vaartuigen.

§ 3. Indien een duwstel door één of meer werktuiglijk voortbewogen vaartuigen wordt geassisteerd zijn de voorgaande paragrafen van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 6. — Bepalingen voor kleine vaartuigen

Art. 40. Dit hoofdstuk stelt de bepalingen voor zover die voor kleine vaartuigen afwijken van hetgeen elders in dit reglement is voorgeschreven.

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

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

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

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

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

§ 3. Tout petit bâtiment à propulsion mécanique qui ne remorque que de petits bâtiments ou les déplace attachés à ses flancs doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Tout petit bâtiment remorqué par ou déplacé à flanc d'un autre bâtiment doit montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon. Il n'est pas nécessaire que les embarcations annexes de ces bâtiments montrent ce feu.

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

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

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

3° soit, pour un bâtiment d'une longueur inférieure à 7 m, à l'endroit le plus visible, un feu normal blanc, visible sur tout l'horizon.

§ 6. Tout petit bâtiment mû par la force musculaire doit montrer un feu blanc normal visible sur tout l'horizon.

§ 7. A moins qu'il ne soit suffisamment éclairé par les lumières de rive, un petit bâtiment au mouillage ou amarré doit montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc normal, visible sur tout l'horizon.

§ 8. Marques : Un petit bâtiment n'est pas tenu de montrer les marques prévues par le présent règlement, sauf le cône prescrit à l'article 25 § 2 dont les dimensions peuvent être inférieures.

Art. 42. § 1er. Lorsque deux petits bâtiments s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, celui qui tient le côté tribord de la voie navigable doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit s'écarter.

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

1° pour le bâtiment à propulsion mécanique, de s'écarter de la route de l'autre bâtiment;

2° pour le bâtiment mû par la force musculaire, de s'écarter de la route du bateau à voile.

§ 3. Sauf pour le cas visé au § 1er :

1° lorsque deux petits bâtiments à propulsion mécanique font des routes opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre;

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

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

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

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

3° si un bâtiment qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bâtiment au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bâtiment reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

§ 5. Lorsqu'un petit bâtiment est tenu, conformément aux dispositions d'un des paragraphes précédents, de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, il doit s'en écarter en temps utile en venant sur tribord et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

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

§ 4. Een klein vaartuij dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander vaartuij vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een rondom zichtbaar wit helder licht voeren, daar waar dit het best kan worden gezien. Bijboten van vaartuigen behoeven dit licht niet te voeren.

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

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

2° hetzij de zijdelichten en een heklicht, gecombineerd in één lantaarn die is geplaatst op de top van de mast dan wel nabij de top van de mast zodanig dat zij rondom zichtbaar is;

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

§ 6. Een klein door spierkracht voortbewogen vaartuij moet een rondom zichtbaar wit gewoon licht voeren.

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

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

Art. 42. § 1. Wanneer twee kleine vaartuigen elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat en één van die vaartuigen houdt de stuurboordszijde van het vaarwater dan moet dit vaartuij zijn weg vervolgen en het andere vaartuij moet uitwijken.

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

1° het werktuiglijk voortbewogen klein vaartuij uitwijken voor het andere vaartuij;

2° het door spierkracht voortbewogen klein vaartuij uitwijken voor het zeilvaartuij.

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

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

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

§ 4. Indien twee zeilvaartuigen met een lengte van minder dan 20 m elkaar zodanig naderen dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, behoudens in het geval genoemd in § 1 :

1° wanneer beide vaartuigen over verschillende boeg liggen, het vaartuij dat over stuurboordsboeg ligt uitwijken voor het vaartuij dat over bakboordsboeg ligt;

2° wanneer beide vaartuigen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse vaartuij wijken voor het lijwaartse;

3° een vaartuij dat over stuurboordsboeg ligt en dat aan zijn loefzijde een vaartuij ziet waarvan niet met zekerheid is te bepalen of het over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt voor laatstgenoemd vaartuij uitwijken.

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

CHAPITRE 7. — Dispositions diverses

Art. 43. § 1er. Sauf dispense accordée par ou au nom de l'autorité compétente, tout bâtiment amarré, au mouillage ou échoué, doit avoir à bord une personne de garde qui doit répondre à toute interpellation d'un fonctionnaire chargé de veiller à l'application du présent règlement.

§ 2. Sauf dispense accordée par ou au nom de l'autorité compétente, tout bâtiment amarré, au mouillage ou échoué, lorsqu'il est équipé d'un mariphone, doit avoir à bord une personne de garde, soit celle visée au § 1er, soit toute autre personne qui doit rester à l'écoute sur un canal de mariphone indiqué à cet effet par l'autorité compétente, afin de répondre à toute interpellation émanant de cette autorité.

Art. 44. § 1er. Lorsqu'un bâtiment s'est échoué ou a coulé, ou s'il a perdu un objet susceptible de mettre en danger ou de gêner la navigation, le capitaine ou le patron doit en informer immédiatement le fonctionnaire le plus proche chargé de veiller à l'application du présent règlement, et assurer que les navires qui s'en approchent en soient avertis.

§ 2. Lorsqu'un bâtiment a abordé, déplacé ou endommagé une bouée ou une balise, le capitaine ou le patron doit en informer immédiatement le fonctionnaire le plus proche chargé de veiller à l'application du présent règlement.

Art. 45. 1. Un transport exceptionnel ne peut naviguer sans l'autorisation de l'autorité compétente.

2. L'autorisation visée au premier alinéa peut en fixer les conditions.

Art. 45. 1. Il est interdit d'organiser un événement sportif, une fête nautique ou tout autre événement similaire sans l'autorisation de l'autorité compétente.

2. L'autorisation visée au premier alinéa peut en fixer les conditions.

Art. 47. § 1er. Tout capitaine ou patron est obligé d'obtempérer aux directives et aux injonctions à caractère temporaire que lui donne dans certains cas particuliers l'autorité compétente en vue de régler le trafic maritime dans l'intérêt de la sécurité des bâtiments et de la navigation ainsi que pour préserver l'infrastructure du fleuve.

§ 2. Il faut également entendre par directives et injonctions à caractère temporaire visées au § 1er, les avis à la navigation communiqués par l'autorité compétente.

CHAPITRE 8. — Dispositions finales

Art. 48. Tout bâtiment assujéti au présent règlement, à l'exception du petit bâtiment non ponté, doit disposer à bord d'un exemplaire tenu à jour de celui-ci; cet exemplaire doit être présenté pour contrôle à toute requête du fonctionnaire, chargé de veiller à l'application du présent règlement.

Art. 49. § 1er. Les fonctionnaires de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure (Police maritime et Service de pilotage), et de l'Administration des Voies navigables sont chargés de veiller à l'application du présent règlement.

§ 2. Dans la voie d'accès aux écluses Zandvliet, Baudouin, Van Cauwelaert et Kallo, sont chargés de veiller à l'application du présent règlement, outre les autorités compétentes de la ville d'Anvers, les fonctionnaires visés au § 1.

Pour l'application de l'article 47 ces derniers n'interviennent qu'à la demande des autorités compétentes locales.

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

1° pour l'écluse de Zandvliet : le plan d'eau situé du côté du fleuve, entre la porte de l'écluse et la ligne droite passant par les poteaux sur lesquels sont fixés les feux rouge et vert;

2° pour les écluses Baudouin et Van Cauwelaert : le plan d'eau situé du côté du fleuve entre les portes de l'écluse et une ligne tracée à partir d'un poteau rouge et blanc dressé sur la pointe ouest de la rive nord de l'entrée de l'écluse Baudouin, en direction du feu vert monté au sommet de la rangée sud des ducs d'Albe placés à l'entrée de l'écluse Van Cauwelaert, et, à partir de là, vers la pointe ouest de la rive sud de l'entrée de cette dernière écluse;

HOOFDSTUK 7. — Diverse bepalingen

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

§ 2. Tenzij door of vanwege de bevoegde overheid daarvan ontheffing wordt verleend moet op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend zeevaartuig uitgerust met marifoon de bij het eerste lid genoemde of een andere persoon luisterwacht houden op een door de bevoegde overheid daartoe aangewezen marifoonkanaal en bij aanroepen daarop door of vanwege de bevoegde overheid antwoord geven.

Art. 44. § 1. Indien een vaartuig is aan de grond geraakt of gezonken of daarvan een voorwerp dat voor de scheepvaart gevaarlijk of hinderlijk kan zijn is verloren geraakt, moet de kapitein of schipper onverwijld de dichtstbijzijnde ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van dit reglement daarvan in kennis stellen en zorg dragen dat de aankomende vaart wordt gewaarschuwd.

§ 2. Indien een vaartuig een boei of baken heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd, moet de kapitein of schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van dit reglement.

Art. 45. 1. Een bijzonder transport mag slechts varen met de toestemming van de bevoegde overheid.

2. Aan de toestemming als bedoeld bij het eerste lid, kunnen voorwaarden worden verbonden.

Art. 46. 1. Zonder vergunning van de bevoegde overheid is het verboden een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis te houden.

2. Aan de vergunning als bedoeld bij het eerste lid, kunnen voorwaarden worden verbonden.

Art. 47. § 1. Kapiteins en schippers zijn verplicht de aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard op te volgen, welke in bijzondere gevallen door de bevoegde overheid met betrekking tot de doorvaart worden gegeven in het belang van de veiligheid der vaartuigen en van de scheepvaart alsook voor de instandhouding van de werken.

§ 2. Onder de in § 1 genoemde aanwijzingen en bevelen van tijdelijke aard worden mede verstaan de bekendmakingen aan de scheepvaart van bedoelde bevoegde overheid.

HOOFDSTUK 8. — Eindebepalingen

Art. 48. Aan boord van elk vaartuig, met uitzondering van een open klein vaartuig, waarop dit reglement van toepassing is, moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn; dit moet op eerste aanvraag van een ambtenaar belast met het toezicht op de naleving van het reglement, ter inzage worden gegeven.

Art. 49. § 1. De ambtenaren van het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart (Zeevaartpolitie en Loodswezen) en van het Bestuur van de Waterwegen zijn gelast toe te zien dat dit reglement wordt nageleefd.

§ 2. In de toegangseulen tot de Zandvliet-, de Boudewijn-, de Van Cauwelaert- en de Kallosluis oefenen, benevens de bevoegde overheden van de stad Antwerpen, de in § 1 genoemde ambtenaren het toezicht uit op de naleving van dit reglement.

Voor de toepassing van artikel 47 handelen zij echter op verzoek van de aldaar bevoegde overheden.

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

1° wat de Zandvlietsluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de rivierzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht;

2° wat de Boudewijn- en de Van Cauwelaertsluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeuren aan de rivierzijde en een lijn getrokken van een roodwitte paal opgesteld op de westelijke punt van de noordelijke oever van de ingang tot de Boudewijnsluis, naar het groene licht opgesteld op het hoofd van de zuidelijke dukdalvenrij aan de ingang tot de Van Cauwelaertsluis, en vandaar naar de westelijke punt van de zuidelijke oever van de ingang tot deze laatste sluis;

3° pour l'écluse de Kallo: le plan situé du côté du fleuve entre la porte de l'écluse et la ligne droite tracée par les poteaux sur lesquels sont fixés les feux rouge et vert.

Art. 50. L'arrêté royal du 27 septembre 1926 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur, modifié par les arrêtés royaux des 16 janvier 1935, 22 février 1939, 16 octobre 1953, 16 juillet 1963, 3 janvier 1969 et 20 juin 1977, est abrogé.

Art. 51. Le présent arrêté entre en vigueur au 1er janvier 1982.

Art. 52. Le Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 3 septembre 1981.

BAUDOIN

Par le Roi:
Le Ministre des Communications,
V. FEAUX

Annexe

Système « A »

Système combiné cardinal et latéral (rouge à bâbord)

1. GENERALITES.

1.1. *Champ d'application.*

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

- 1.1.1. Les limites latérales des chenaux navigables.
- 1.1.2. Les dangers naturels et toutes autres obstructions telles que les épaves.
- 1.1.3. Les autres zones ou configurations remarquables importantes pour le navigateur.
- 1.1.4. Les dangers nouveaux.

1.2. *Catégories de marques.*

Le système de balisage comprend cinq catégories de marques dont toute combinaison peut être employée :

- 1.2.1. *Les marques latérales* dont l'emploi est lié à l'existence d'un sens conventionnel de balisage, généralement utilisées pour des chenaux bien définis. Ces marques indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre.
- 1.2.2. *Les marques cardinales* dont l'emploi est lié au compas du navire, indiquent le quadrant dans lequel le navire peut trouver des eaux saines.
- 1.2.3. *Les marques de danger isolé* signalant des dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines.
- 1.2.4. *Des marques d'eau saines* indiquant qu'autour d'une telle marque les eaux sont saines (par exemple, marque de milieu de chenal).
- 1.2.5. *Des marques n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation* mais indiquant une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques.

1.3. *Méthode employée pour caractériser les marques.*

La signification d'une marque est déterminée par l'un au moins des caractères suivants :

- 1.3.1. *De nuit* : couleur et rythme du feu;
- 1.3.2. *De jour* : couleur, forme, voyant.

3° wat de Kallosluis betreft : het watervlak gelegen tussen de sluisdeur aan de rivierzijde en de rechte lijn getrokken door de palen van het rode en groene havenlicht.

Art. 50. Het koninklijk besluit van 27 september 1926 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeescheide, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 januari 1935, 22 februari 1939, 16 oktober 1953, 16 juli 1963, 3 januari 1969 en 20 juni 1977, wordt opgeheven.

Art. 51. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1982.

Art. 52. De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 3 september 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,
V. FEAUX

Bijlage

Systeem « A »

Gecombineerd kardinaal en lateraal systeem (rood aan bakboord)

1. ALGEMEEN.

1.1. *Toepassingsveld.*

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

- 1.1.1. De laterale begrenzing van vaarwaters.
- 1.1.2. Natuurlijke gevaren en andere obstructies, zoals wrakken.
- 1.1.3. Andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart.
- 1.1.4. Nieuwe gevaren.

1.2. *Markeringskenmerken.*

Het betonningsstelsel voorziet in 5 soorten markeringen die in iedere samenstelling toegepast kunnen worden :

- 1.2.1. *Laterale markeringen*, die worden gebruikt in samenhang met een vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboord- en stuurboordzijde aan van de route die gevolgd moet worden.
- 1.2.2. *Kardinale markeringen* die worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.3. *Losliggend gevaar markeringen* die afzonderlijke gevaren van geringe omvang aangeven waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.4. *Veilig vaarwater markeringen* die aangeven dat rondom een positie veilig genavigeerd kan worden, o.a. midvaarwaterboeien.
- 1.2.5. *Bijzondere markeringen* die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie en een gebied of zaak aanduiden die in nautische publikaties wordt genoemd.

1.3. *Markeringsmethoden.*

De betekenis van de markering is afhankelijk van één of meer van de volgende kenmerken :

- 1.3.1. *'s nachts* : kleur en karakter van het licht;
- 1.3.2. *overdag* : kleur, vorm en topteken.

2. MARQUES LATÉRALES.**2.1. Définition du sens conventionnel de balisage.**

Le sens conventionnel de balisage peut être défini, là où c'est nécessaire, de l'une des deux façons suivantes :

- 2.1.1. c'est le sens général que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau, ou
- 2.1.2. dans les zones autres que les précédentes, c'est un sens défini par convention qu'il convient que les autorités responsables définissent en détail, après consultation des pays voisins. Il convient en principe que ce sens suive les contours des contingents dans le sens des aiguilles d'une montre.

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

2.2. Description des marques latérales.**2.2.1. Bâbord.**

Couleur : rouge.

Forme (bouées) : cylindrique ou espar.

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

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

- couleur : rouge;
- rythme : quelconque.

2.2.2. Tribord.

Couleur : verte (a).

Forme (bouées) : conique ou espar.

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

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

- couleur : verte
- rythme : quelconque

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

2.2.4. Numérotation ou lettres.

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

3. MARQUES CARDINALES.**3.1. Définition des quadrants et des marques cardinales.**

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

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

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

3.2. Utilisation des marques cardinales.

Une marque cardinale peut être utilisée, par exemple :

- 3.2.1. Pour indiquer que les eaux les plus profondes se trouvent dans le quadrant portant le nom de la marque.
- 3.2.2. Pour indiquer de quel côté d'un danger se trouvent les eaux saines.
- 3.2.3. Pour attirer l'attention sur une configuration particulière d'un chenal, comme un coude, une jonction, une bifurcation ou l'extrémité d'un banc.

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

2. LATÉRALE MARKERINGEN.**2.1. Definitie van vastgestelde betonningsrichting.**

De betonningsrichting wordt aan de hand van één van de twee volgende richtlijnen vastgesteld :

- 2.1.1. de gebruikelijke aanlooprichting vanuit zee naar een haven in een riviermonding of ander vaarwater;
- 2.1.2. in andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de nabuurlanden. In principe dient de betonningsrichting om de continenten te lopen in de richting van de wijzers van het uurwerk.

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

2.2. Beschrijving van de laterale betonning.**2.2.1. Bakboordzijde.**

Kleur : rood.

Vorm van de boei : stomp of spar.

Topteken (indien aanwezig) : enkele rode cilinder.

Licht (indien aanwezig) :

- kleur : rood;
- karakter : naar keuze.

2.2.2. Stuurboordzijde.

Kleur : groen (a).

Vorm van de boei : spits of spar.

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

Licht (indien aanwezig) :

- kleur : groen
- karakter : naar keuze

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

2.2.4. Cijfers of lettertekens.

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

3. KARDINALE MARKERINGEN.**3.1. Definities van kardinale kwadranten en merken.**

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

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

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

3.2. Gebruik van kardinale merken.

Een kardiaal merk kan gebruikt worden :

- 3.2.1. Om aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van het merk.
- 3.2.2. Om aan te geven welke de veilige kant is om een gevaar te passeren.
- 3.2.3. Om de aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

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

3.3. Description des marques cardinales.

3.3.1. Marque de quadrant Nord.

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

Couleur : noire au-dessus du jaune.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche

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

3.3.2. Marque de quadrant Est.

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

Couleur : noire avec une seule large bande horizontale jaune

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche

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

3.3.3. Marque de quadrant Sud.

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

Couleur : jaune au-dessus de noire.

Forme : Charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche

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

3.3.4. Marque de quadrant Ouest.

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

Couleur : jaune avec une seule bande horizontale noire.

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche

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

4. MARQUES DE DANGER ISOLE.

4.1. Définition des marques de danger isolé.

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

4.2. Description des marques de danger isolé.

Voyant (f) : deux sphères noires superposées.

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

Forme : charpente ou espar.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche

— rythme : à 2 éclats groupés.

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

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

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

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

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

3.3. Beschrijving van de kardinale betonning.

3.3.1. Noord kardinaal merk.

Topteken (b) : 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar boven wijzen.

Kleur : bovenste helft zwart, onderste helft geel.

Vorm : Torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit

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

3.3.2. Oost kardinaal merk.

Topteken (b) : 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met bases naar elkaar toe gericht.

Kleur : zwart met één brede gele horizontale band

Vorm : torenboei of spar

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit

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

3.3.3. Zuid kardinaal merk.

Topteken (b) : 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar beneden wijzen.

Kleur : bovenste helft geel, onderste helft zwart.

Vorm : Torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit

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

3.3.4. West kardinaal merk.

Topteken (b) : 2 boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de punten naar elkaar toe gericht.

Kleur : geel met één brede zwarte horizontale band.

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit

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

4. LOSLIGGEND GEVAAR MARKERINGEN.

4.1. Definitie van de markering van een losliggend gevaar.

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

4.2. Beschrijving van de betonning van een losliggend gevaar.

Topteken (f) : 2 boven elkaar geplaatste zwarte bollen.

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

Vorm : torenboei of spar.

Licht (indien aanwezig) :

— kleur : wit

— karakter : groep van 2 schitteringen

(b) Het uit 2 kegels bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de kardinale markering en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de kegels.

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

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

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

(f) Het uit 2 bollen bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de losliggende gevaarmarkering en dient waar dit uitvoerbaar is aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de bollen.

5. MARQUES D'EAUX SAINES.

5.1. Définition des marques d'eaux saines.

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

5.2. Description des marques d'eaux saines.

Couleur : bandes verticales rouges et blanches.

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

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

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : blanche.

— rythme : isophasé, à occultations ou à éclat long toutes les 10 sec.

6. MARQUES SPECIALES.

6.1. Définition des marques spéciales.

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

6.1.1. Marques des stations d'acquisition de données océaniques (SADO).

6.1.2. Marques indiquant les dispositifs de séparation du trafic là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion.

6.1.3. Marques indiquant les dépôts de matériaux.

6.1.4. Marques indiquant des zones utilisées pour les exercices.

6.1.5. Marques indiquant la présence de câbles ou d'oléoducs.

6.1.6. Marques indiquant des zones réservées à la plaisance.

6.2. Description des marques spéciales.

Couleur : jaune.

Forme : aux choix, mais ne prêtant pas à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.

Voyant (le cas échéant) : un seul voyant en forme de « X », jaune.

Feu (lorsque la marque en est dotée) :

— couleur : jaune;

— rythme : quelconque, autre que ceux décrits dans les sections 3, 4 ou 5.

6.3. Autres marques spéciales.

Des marques spéciales autres que celles énumérées au § 6.1. et décrites au § 6.2. peuvent être mises en place par l'administration responsable afin de faire face à des circonstances exceptionnelles. Ces marques ne devront pas prêter à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation et devront être mentionnées dans les documents nautiques appropriés et portées à la connaissance de l'AIMS aussitôt que possible.

7. DANGERS NOUVEAUX.

7.1. Définition des dangers nouveaux.

L'expression « danger nouveau » est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les « dangers nouveaux » comprennent les obstructions naturelles telles que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine tels que les épaves.

7.2. Signalisation des dangers nouveaux.

7.2.1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le service responsable estime que le danger est particulièrement grave au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.

7.2.2. Les feux de toutes les marques employées pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant approprié, latéral ou cardinal.

5. VEILIG VAARWATER MARKERINGEN.

5.1. Definitie van de markering van veilig vaarwater.

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

5.2. Beschrijving van de veilig vaarwater betonning.

Kleur : rode en witte verticale strepen.

Vorm : bollen, torenboei met holvormig topteken of spar.

Topteken (indien aanwezig) : één rode bol.

Licht (indien aanwezig).

— kleur : wit;

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

6. BIJZONDERE MARKERINGEN.

6.1. Definitie van bijzondere markeringen.

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

6.1.1. Betonning ter markering van meetapparatuur (ODAS).

6.1.2. Betonning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van de overeengekomen route markering verwarring kan stichten

6.1.3. Betonning ter markering van stortplaatsen.

6.1.4. Betonning ter markering van militaire oefengebieden.

6.1.5. Betonning ter markering van kabels en pijpleidingen.

6.1.6. Betonning ter markering van recreatie-gebied.

6.2. Beschrijving van de bijzondere betonning.

Kleur : geel;

Vorm : Naar keuze maar niet in strijd met de navigatiemarkering.

Topteken (indien aanwezig) : enkel geel, X-vormig;

Licht (indien aanwezig) :

-- kleur : geel;

-- karakter : naar keuze, uitgezonderd die omschreven in paragraaf 3, 4 en 5.

6.3. Aanvullende bijzondere markeringen.

Bijzondere markering anders dan genoemd in par. 6.1. en omschreven in par. 6.2. mag worden uitgelegd door de verantwoordelijke overheid om in buitengewone omstandigheden te voorzien. Deze aanvullende markering mag niet in strijd zijn met de navigatiemarkering en dient bekend gesteld te worden in de gebruikelijke nautische publikaties en zo spoedig mogelijk onder aandacht van I.A.L.A. (International Association of Lighthouse Authorities) te worden gebracht.

7. NIEUWE GEVAREN.

7.1. Definitie van nieuwe gevaren.

De term « nieuw gevaar » wordt gebruikt als omschrijving van nieuw ontdekte gevaren die nog niet in de nautische publikaties zijn opgenomen. De term omvat, naast natuurlijke gevaren, zoals zandbanken en rotsen, ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.

7.2. Het markeren van nieuwe gevaren.

7.2.1. Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig deze regels gemarkeerd te worden. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is dan dient tenminste één van de merken ten spoedigste in dubbele uitvoering toegepast te worden.

7.2.2. Elke voor dit doel gebruikte lichtboei met een geschikt kardinaal of lateraal snelflikkerlicht of flikkerlicht te zijn uitgerust.

- 7.2.3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.
- 7.2.4. Une marque mise en place en double peut porter une balise radar, codée suivant la lettre « W » et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.
- 7.2.5. La marque mise en place en double peut être enlevée lorsque l'autorité responsable estime que l'information de l'existence du nouveau danger a été suffisamment diffusée.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 3 septembre 1981.

BAUDOQUIN

Par le Roi :
Le Ministre des Communications,
V. FEAUX

MINISTÈRE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

F. 81 — 1933

21 SEPTEMBRE 1981. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 3 décembre 1980, conclue au sein de la Commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection, fixant le montant de l'allocation sociale complémentaire (1)

BAUDOQUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 7 janvier 1958 concernant les fonds de sécurité d'existence, notamment l'article 2;

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la convention collective de travail du 19 avril 1979, conclue au sein de la Commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection, portant coordination des statuts du « Fonds social de garantie pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection », rendue obligatoire par arrêté royal du 11 décembre 1979, notamment l'article 7 des statuts;

Vu la demande de la Commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Emploi et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 3 décembre 1980, reprise en annexe, conclue au sein de la Commission paritaire pour employés de l'industrie de l'habillement et de la confection, fixant le montant de l'allocation sociale complémentaire.

Art. 2. Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 septembre 1981.

BAUDOQUIN

Par le Roi :
Le Ministre de l'Emploi et du Travail,
R. DE WULF

(1) Références au *Moniteur belge* :

Loi du 7 janvier 1958, *Moniteur belge* du 7 février 1958;
Loi du 5 décembre 1968, *Moniteur belge* du 15 janvier 1969;

Arrêté royal du 11 décembre 1979, *Moniteur belge* du 9 janvier 1980.

7.2.3. Van elk dubbel uitgevoerd merk dienen beide eenheden identiek aan elkaar te zijn.

7.2.4. Het tweede merk kan met een racon worden uitgerust, gevende codeletter W₁ als morse-sigitaal op het radar-scherm, met een lengte van 1 zeemijl.

7.2.5. Het tweede merk mag worden verwijderd als de betrokken overheid overtuigt is dat de informatie betreffende het nieuw gevaar voldoende bekendgemaakt is.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 3 september 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,
V. FEAUX

MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID

N. 81 — 1933

21 SEPTEMBER 1981. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 3 december 1980, gesloten in het Paritair Comité voor de bedienden van het kleding- en confectiebedrijf, tot vaststelling van het bedrag van de aanvullende sociale toelage (1)

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 7 januari 1958 betreffende de fondsen voor bestaanszekerheid, inzonderheid op artikel 2;

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op de collectieve arbeidsovereenkomst van 19 april 1979, gesloten in het Paritair Comité voor de bedienden van het kleding- en confectiebedrijf, houdende coördinatie van de statuten van het « Sociaal Waarborgfonds voor de bedienden van het kleding- en confectiebedrijf », algemeen verbindend verklaard bij koninklijk besluit van 11 december 1979, inzonderheid op artikel 7 van de statuten;

Gelet op het verzoek van het Paritair Comité voor de bedienden van het kleding- en confectiebedrijf;

Op de voordracht van Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 3 december 1980, gesloten in het Paritair Comité voor de bedienden van het kleding- en confectiebedrijf, tot vaststelling van het bedrag van de aanvullende sociale toelage.

Art. 2. Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 september 1981.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :
De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,
R. DE WULF

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 7 januari 1958, *Belgisch Staatsblad* van 7 februari 1958;
Wet van 5 december 1968, *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969;

Koninklijk besluit van 11 december 1979, « *Belgisch Staatsblad* van 9 januari 1980.