

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Fonction publique et de Notre Secrétaire d'Etat à la Fonction publique et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. L'article 4, alinéa 1er, 4°, de l'arrêté royal du 17 septembre 1969 concernant les concours et examens organisés en vue du recrutement et de la carrière des agents de l'Etat, est remplacé par le texte suivant :

« 4° arrête la liste des candidats et les convoque par lettre confiée à la poste; ».

Art. 2. Notre Ministre de la Fonction publique et Notre Secrétaire d'Etat à la Fonction publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 septembre 1983.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre de la Fonction publique,

Ch.-F. NOTHOMB

Le Secrétaire d'Etat à la Fonction publique,

L. WALTNIEL

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS**

F. 83 — 1642

8 AOUT 1983. — Arrêté royal portant règlement de police relatif à la navigation dans le chenal d'accès à l'écluse de Kallo, dans le sas de l'écluse et dans les bassins situés sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut (territoire R.G.E.)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 29 de la Constitution;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le présent arrêté est applicable dans les limites du territoire R.G.E., à la hauteur d'Anvers, tel qu'il figure sur la carte annexée au présent arrêté : au chenal d'accès à l'écluse maritime de Kallo, au sas de l'écluse maritime même, aux bassins, aux murs de quai et à une bande de deux cents mètres autour de ces bassins.

Art. 2. Le règlement de police relatif à la navigation sur le territoire défini à l'article 1er est fixé conformément au texte annexé au présent arrêté.

Art. 3. Notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 8 août 1983.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROQ

Gelet op het advies van de Raad van State:

Op de voordracht van Onze Minister van Openbaar Ambt en van Onze Staatssecretaris voor Openbaar Ambt en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 4, eerste lid, 4°, van het koninklijk besluit van 17 september 1969 betreffende de vergelijkende examens en examens georganiseerd voor de werving en de loopbaan van het rijks personeel, wordt vervangen door de volgende tekst :

« 4° stelt de lijst van de gegadigden vast en roept ze op door middel van een ter post bezorgde brief; ».

Art. 2. Onze Minister van Openbaar Ambt en Onze Staatssecretaris voor Openbaar Ambt zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 september 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Openbaar Ambt,

Ch.-F. NOTHOMB

De Staatssecretaris voor Openbaar Ambt,

L. WALTNIEL

**MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN
EN MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN**

N. 83 — 1642

8 AUGUSTUS 1983. — Koninklijk besluit houdende politiereglement betreffende de scheepvaart in de toegangseul tot de sluis, te Kallo, in de schutkolk der sluis en in de dokken in het Linker Schelde-oevergebied (L.S.O.-gebied)

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op artikel 29 van de Grondwet;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing binnen het L.S.O.-gebied ter hoogte van Antwerpen waarvan de grenzen op de bij dit besluit gevoegde kaart aangeduid zijn : op de toegangseul tot de zeesluis van Kallo, de schutkolk van de zeesluis zelf, de dokken, de kaaimuren in een strook van tweehonderd meter rond die dokken.

Art. 2. Het politiereglement betreffende de scheepvaart in het in artikel 1 bepaalde gebied is vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst.

Art. 3. Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 8 augustus 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

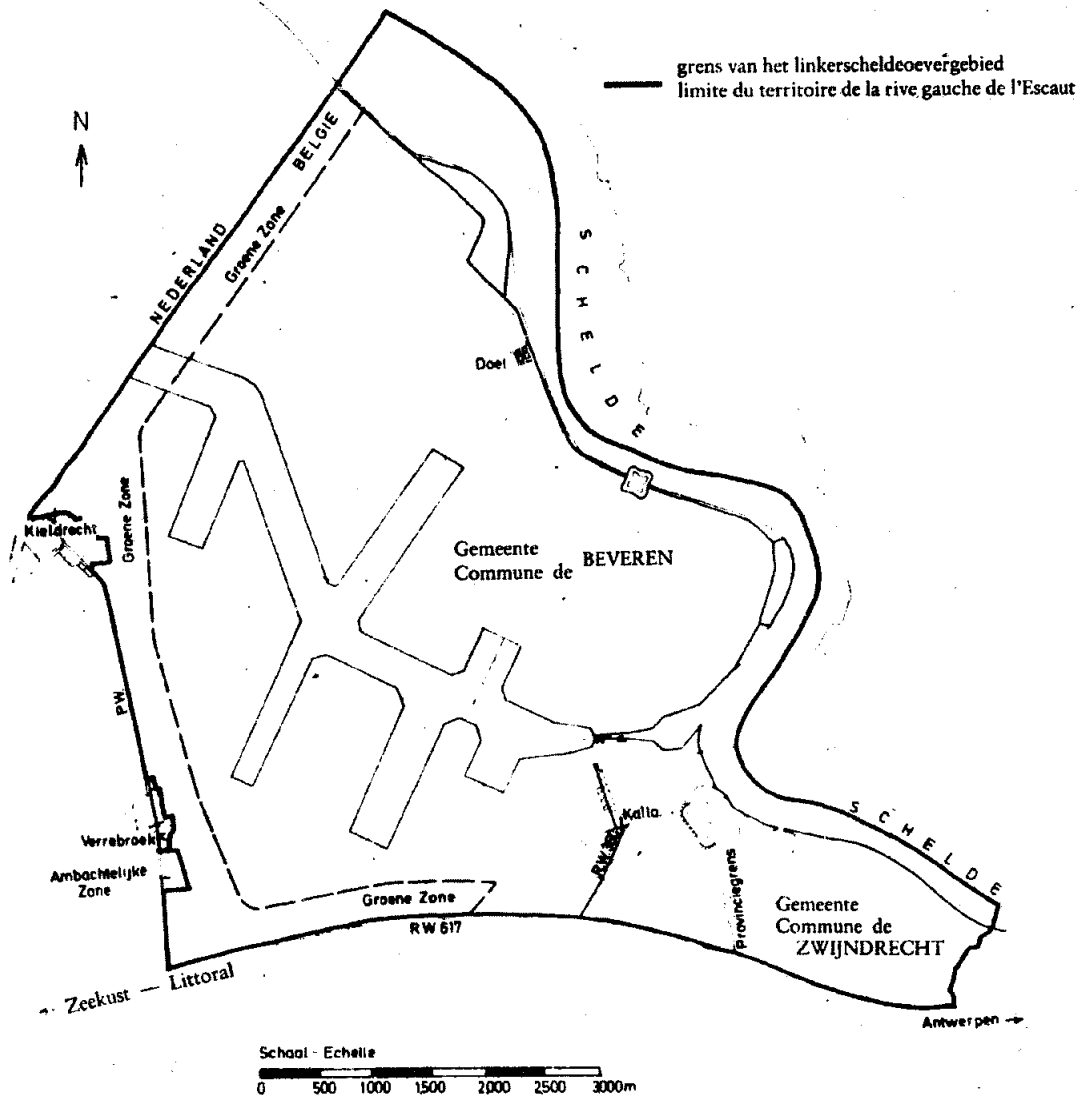
De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROQ

Annexe 1 — Bijlage 1



Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 août 1983.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 8 augustus 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

Annexe 2

RÈGLEMENT DE POLICE RELATIF A LA NAVIGATION DANS LE CHENAL D'ACCÈS A L'ECLUSE DE KALLO, DANS LE SAS DE L'ECLUSE ET DANS LES BASSINS SITUÉS SUR LE TERRITOIRE R.G.E.

CHAPITRE 1er : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1er

- § 1. Sont également applicables, sous réserve de dispositions dérogeant du présent règlement, les dispositions des règlements suivants :
- le règlement de police de l'Escaut maritime inférieur ;
 - le règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur ;
 - le règlement général des voies navigables du Royaume dans les cas non prévus par les règlements précités.
- § 2. Dans le présent règlement, on entend par :
- 1) "bassins" : les eaux, ainsi que les ouvrages d'art y appartenant directement ;
 - 2) "Scheldepier" non seulement le pier d'accostage lui-même, mais également les postes d'amarrage avoisinants généralement utilisés pour le chargement ou le déchargement de carburants en vrac ou en colis ;
 - 3) "bâtiments" : tous engins flottants tels qu'ils sont énumérés dans les règlements mentionnés au § 1er du présent article. Les trains de bois sont considérés comme bâtiments, pour autant que des dispositions spéciales ne leur soient pas applicables ;
 - 4) "bâtiments désarmés" : bâtiments retirés temporairement de la navigation ;
 - 5) "capitaine ou patron" : toute personne chargée du commandement ou de la conduite du bâtiment, ainsi que toute personne qui le remplace.

Article 2

- § 1. Est considérée comme voie navigable principale, le chenal partant de l'écluse de Kallo vers le futur canal de Baalhoek. Tous les bassins et chenaux en communication libre avec ce chenal sont considérés comme voies navigables secondaires.
- § 2. Est considérée comme chenal, la surface libre délimitée par les navires amarrés aux quais.
- § 3. Là où le passage entre les navires amarrés à quai et ceux amarrés aux bouées est impossible d'un côté, le chenal sera délimité par les bâtiments amarrés aux bouées et ceux amarrés à quai de l'autre côté du bassin.
- § 4. Là où les bâtiments amarrés aux bouées occupent le milieu du bassin, le chenal est formé par la surface comprise entre ces bâtiments et ceux amarrés à quai.
- § 5. Les bâtiments ne sont pas dispensés par le présent article de se conformer aux autres prescriptions du présent règlement, aux prescriptions du règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et aux prescriptions du règlement général des voies navigables du Royaume, dans les cas non prévus par les règlements précités.

Bijlage 2

POLITIËREGLEMENT BETREFFENDE DE SCHEEPVAART IN DE TOEGANGSGEUL TOT DE SLUIS TE KALLO, DE SCHUTKOLK DER SLUIS EN DE DOKKEN IN HET L.S.O.-GEBIED

Hoofdstuk 1 : Algemene bepalingen

Artikel 1

- § 1. Voor zover er in het onderhavig reglement niet van afgeweken wordt, zijn eveneens de bepalingen van kracht van de volgende reglementen :
- het politiereglement van de Beneden-Zeeschelde ;
 - het scheepvaartreglement van de Beneden-Zeeschelde ;
 - het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het koninkrijk in de gevallen niet voorzien door eerstgenoemde reglementen.
- § 2. In dit reglement wordt verstaan onder :
- 1) "dokken" : de wateren alsmede de kunstwerken die er onmiddellijk toe behoren ;
 - 2) "Scheldepier" : niet alleen de aanloop op zichzelf maar eveneens al de aanpalende meergelegenheden welke doorgaans gebruikt worden tot het laden en lossen van al dan niet verpakte brandstoffen ;
 - 3) "vaartuigen" : alle soorten van drijvende lichamen zoals opgeschild in de reglementen bedoeld in § 1 van dit artikel. Houtvloten worden beschouwd als vaartuigen voor zover er geen bijzondere bepalingen op toepasselijk zijn ;
 - 4) "opliggende vaartuigen" : vaartuigen die tijdelijk uit de vaart zijn genomen ;
 - 5) "gezagvoerder of schipper" : ieder persoon belast met het bevel over of het besturen van een vaartuig alsmede ieder persoon die hem vervangt.

Artikel 2

- § 1. Als hoofdvaarwater wordt aangenomen de vaargeul gevormd vanuit de sluis te Kallo naar het gepland Baalhoekkanaal. Alle op deze vaargeul uitmondende dokken en vaargeulen worden beschouwd als nevenvaarwater.
- § 2. Als vaargeul wordt aangenomen de open wateroppervlakte begrensd door de vaartuigen die aan de kade gemeerd liggen.
- § 3. Waar de doorvaart tussen de aan de kade en aan de boeien gemeerde schepen langs één zijde onmogelijk is, zal de vaargeul begrensd zijn door de aan de boeien gemeerde vaartuigen en de aan de andere zijde van het dok gemeerde vaartuigen.
- § 4. Waar de aan de boeien gemeerde vaartuigen het midden van het dok innemen wordt aan elke zijde van deze vaartuigen een vaargeul gevormd tussen deze en de aan de kaaien gemeerde vaartuigen.
- § 5. De voorschriften van onderhavig artikel doen geen afbreuk aan de verplichtingen beschreven in onderhavig reglement, het politiereglement van de Beneden-Zeeschelde, het scheepvaartreglement van de Beneden-Zeeschelde evenals aan de voorschriften van het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, in de gevallen niet voorzien door de eerstgenoemde reglementen.

Article 3

Sans préjudice des compétences de la police communale, le capitaine-commandant du port et ses délégués sont chargés de veiller à la sécurité de la navigation dans le port et à l'application du présent règlement.

Ils sont autorisés à se rendre à bord des bâtiments, dans les parties non réservées au logement.

Article 4

Les bureaux de la Capitainerie communiquent aux intéressés les heures auxquelles ils sont accessibles au public, ainsi que les heures auxquelles les capitaines du port font rapport sur l'attribution des postes d'amarrage destinés aux bâtiments, au moyen d'affiches.

Article 5

- § 1. Toutes les autorisations ou permissions données verbalement ou par écrit en vertu du présent règlement peuvent être retirées à tout moment.
- § 2. Toute autorisation ou permission peut être subordonnée à des conditions.
- § 3. Celui qui agit à l'encontre d'une condition ou ne l'observe pas, est considéré avoir agi sans autorisation ou permission.
- § 4. Celui qui détient une autorisation ou une permission donnée par écrit est obligé de la présenter à la première réquisition au capitaine-commandant du port ou à son délégué.

Article 6

Une obligation imposée ou une interdiction signifiée, en vertu d'une disposition du présent règlement, à un préposé engage en même temps ses commettants quant à l'observation de cette obligation ou de cette interdiction.

Article 7

Les capitaines et les patrons des bâtiments :

- a) à bord desquels le feu, qu'il ait été entièrement éteint ou non, s'est déclaré pendant le voyage ;
- b) qui ont encouru des avaries, apparentes ou cachées par suite d'un échouage ou autre fortune de mer ;
- c) qui donnent de la bande,

sont obligés, en arrivant en rade, d'en faire déclaration au capitaine-commandant du port.

L'entrée dans les écluses ou l'accostage aux "Scheldepiëren" leur sont interdits sans l'autorisation du capitaine-commandant du port, qui peut lever cette interdiction sur présentation d'une déclaration délivrée par un expert nautique assermenté près le tribunal de commerce, certifiant que le bâtiment en question ne présente plus de danger et peut entrer dans les bassins ou amarrer aux "Scheldepiëren".

Article 8

Pendant le chargement et le déchargement, les capitaines de bâtiments de mer exécuteront, en ce qui concerne le moment de l'accostage, les ordres du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Artikel 3

De zorg voor de veiligheid van de scheepvaart in de haven en de handhaving van de voorschriften van onderhavig reglement zijn, onverminderd de bevoegdheid van de gemeentelijke politie, toevertrouwd aan de havenkapitein-commandant en zijn afgevaardigden.

Zij zijn bevoegd zich aan boord van de vaartuigen te begeven en wel in de niet tot woning ingerichte gedeelten van de vaartuigen.

Artikel 4

In de bureaux van de havenkapiteindienst worden, door middel van aanplakbiljetten de uren ter kennis van de belanghebbende gebracht waarop deze bureaux toegankelijk zijn voor het publiek, alsmede de tijdstippen waarop de rapporten der havenkapiteins, tot het aanduiden der ligplaatsen voor vaartuigen plaats vinden.

Artikel 5

- § 1. De op grond van dit reglement verleende mondelinge of schriftelijke vergunningen of toelatingen kunnen te allen tijde worden ingetrokken.
- § 2. Aan elke verleende vergunning of toelating kunnen voorwaarden worden verbonden.
- § 3. Hij die in strijd handelt met enige voorwaarde of haar niet nakomt wordt geacht gehandeld te hebben zonder vergunning of toelating.
- § 4. De houder van een schriftelijke vergunning of toelating is verplicht deze op eerste aanvraag ter inzage te geven aan de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Artikel 6

Indien aan iemand die in opdracht handelt, krachtens enig voorschrift van dit reglement een verplichting is opgelegd of een verbod gesteld wordt, zijn ook zijn lastgevers voor de nakoming van die verplichting of van dat verbod aansprakelijk.

Artikel 7

De gezagvoerders en de schippers van vaartuigen :

- a) waarop tijdens de reis brand ontstond, die al dan niet ten volle gedoofd is,
- b) die door strandings of ander zeegevaar al dan niet zichtbare of merkbare averijen opliepen,
- c) die slagzij hebben,

zijn verplicht, bij hun aankomst op de rede, de havenkapitein-commandant hiervan kennis te geven.

Zij mogen niet de sluizen invaren of aan de Scheldepiëren meren zonder vergunning van de havenkapitein-commandant, die de toelating kan verlenen, na het overleggen van een verklaring van een door de handelsrechtbank erkende scheepvaartdeskundige dat het bewust vaartuig zonder verder gevaar de dokken in kan varen of meren aan de Scheldepiëren.

Artikel 8

Bij het laden en het lossen zullen de gezagvoerders van een zeevaartuig zich, betreffende de aanlegtijd der schepen gedragen naar de bevelen van de havenkapitein-commandant of van zijn aangestelde.

Article 9

Dans les bassins, l'assistance de pilotes et des services connexes pour le passage par les ouvrages d'art, ainsi que pour l'amarrage et le démarrage aux quais des bassins ou aux "Scheldepiëren", n'est pas obligatoire.

Le pilotage des navires de mer dans les bassins est du ressort de l'Etat, compte tenu de l'intérêt de la police et de la sécurité de la navigation dans le port. L'Etat peut toutefois décider de donner ce service, ainsi que les services connexes, en concession et ce, aux conditions qui garantissent la sécurité de la navigation dans le port.

Les usagers du port doivent se conformer aux directives données par le capitaine-commandant du port au sujet du pilotage dans les bassins et des services connexes.

Article 10

§ 1. Il est défendu à quiconque, autre que le préposé, de manoeuvrer n'importe quel appareil appartenant à l'équipement du port ou même d'y toucher.

§ 2. Les installations destinées au halage et à l'accostage et faisant partie de l'équipement des écluses ou des quais, sont à la disposition de la navigation sans rétribution spéciale. Il en est de même pour les cabestans et tous autres appareils - avec les agents préposés à leur manoeuvre - destinés à aider au déhalage des bateaux.

§ 3. Ceux qui font usage des cabestans et des autres appareils visés au § 2, restent responsables de tous accidents et avaries, résultant de leur emploi, même s'ils sont le résultat d'un défaut à ces appareils ou d'une inattention des préposés.

Article 11

L'Etat n'agit qu'en exécution de son pouvoir de police et ni aucune mesure prescrite et imposée par le présent règlement, ni aucune directive donnée en vertu de ce même règlement ne peuvent engager la responsabilité civile de l'Etat ou des préposés.

CHAPITRE II : DE L'ORDRE ET DE LA SECURITE EN GENERALArticle 12

Chacun est tenu d'exécuter tout ordre donné par le capitaine-commandant du port ou par son délégué en vue du maintien de l'ordre public et de la sécurité, de la régulation de la navigation, de l'observation des mesures préventives contre les incendies, contre les collisions ou autres désastres ou en vue de l'application des dispositions du présent règlement.

Article 13

En approchant ou en traversant des embouchures, des sas, des bassins, dont la largeur ou la profondeur d'eau limitée ou le manque de profondeur temporaire nécessitent des précautions spéciales pendant l'approche, le passage ou l'accostage en vue de la mise à quai aux Scheldepiëren, le capitaine ou le patron, pour autant qu'il estime que la sécurité de son bâtiment ou de son équipage n'est pas compromise, est tenu d'observer les directives et les injonctions du capitaine-commandant du port ou de son délégué, donnés à l'occasion de cette approche, de ce passage, de cet accostage ou de cette mise à quai.

Artikel 9

Het aanwenden van de hulp van loodsen in de dokken en de daarbij behorende nevendiensten in verband met het doorvaren van kunstwerken en het meren of ontmêren aan de kaaien in de dokken of aan de Scheldepiëren is niet verplicht.

Het beloodsen van zeeschepen in de dokken behoort, gelet op het politiebelang en op de veiligheid van het scheepsverkeer in de haven, tot de opdrachten van de Staat. Deze kan evenwel beslissen deze dienst en de aanverwante nevendiensten in vergunning te geven onder de voorwaarden die de veiligheid van het scheepsverkeer in de haven verzekeren.

De havengebruikers dienen zich te schikken naar de voorschriften die door de havenkapitein-commandant in verband met deze beloodsing en de aanverwante nevendiensten zullen uitgevaardigd worden.

Artikel 10

§ 1. Het is verboden aan eenieder, hiervoor niet aangesteld, gelijk welk toestel in de haven en haar uitrusting te bewegen of zelfs aan te raken.

§ 2. De haal- en meerinrichtingen, aangebracht in sluizen of aan kaaien, staan, zonder enige bijzondere vergelding, ten dienste van de scheepvaart. Dit geldt ook voor de kaapstanders en alle andere toestellen - met de ter behandeling aangestelde agenten - bestemd tot hulp bij het verhalen van vaartuigen.

§ 3. Zij die gebruik maken van de in § 2 bedoelde kaapstanders en andere toestellen, blijven verantwoordelijk voor alle ongevallen en schade berokkend door het gebruik ervan, zelfs indien zij het gevolg zijn van een gebrek aan die toestellen of van een onachtzaamheid van de aangestelden.

Artikel 11

De Staat handelt slechts in uitvoering van zijn politiezending en geen enkele maatregel voorgeschreven door en opgelegd ingevolge onderhavig reglement of onderrichtingen gegeven op grond hiervan, kunnen de burgerlijke verantwoordelijkheid van de Staat en zijn aangestelden in het gedrang brengen.

Hoofdstuk 2 : De orde en de veiligheid in het algemeenArtikel 12

Eenieder is gehouden elk bevel na te komen, door de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde gegeven tot handhaving van de openbare orde en veiligheid, ter regeling van het scheepvaartverkeer, ter voorkoming van brand, aanvaring of andere onheilen, of ter uitvoering van dit reglement.

Artikel 13

Bij het naderen, doorvaren van mordingen, schutkolken, dokken, wier beperkte diepte of breedte of tijdelijke verontdieping bijzondere voorzichtigheid bij het naderen, doorvaren of aanleggen nodig maakt, bij het kaaimaken aan de Scheldepiëren, is de gezagvoerder of de schipper van het vaartuig verplicht de voorschriften en bevelen op te volgen van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde, met betrekking tot de doorvaart, dit naderen, aanleggen of kaaimaken gegeven, voor zover zij naar het oordeel van de gezagvoerder of van de schipper de veiligheid van zijn vaartuig en opvarenden niet in het gedrang brengt.

Article 14

§ 1. L'usage de feux nus est interdit à bord de tout bâtiment en d'autres lieux que ceux séparés des cales par des cloisons ou des parois incombustibles.

Les lumières à flammes ne sont autorisées que dans les lanternes fermées.

§ 2. Il est défendu de fumer dans les cales ou dans leur voisinage quand celles-ci sont ouvertes.

§ 3. Poix, goudrons, résines, huiles ou autres produits similaires ne peuvent être chauffés sur le pont, que dans des fûts incombustibles. Le feu peut uniquement être allumé sur une couche de sable, de pierres ou de terre d'une épaisseur suffisante, mais pas à proximité des cales ouvertes.

§ 4. Les précédentes autorisations ne sont pas applicables aux bâtiments assujettis aux dispositions particulières prévues dans le chapitre V du présent règlement.

§ 5. Quand le feu se déclare à bord d'un bâtiment ou à proximité de celui-ci, le poste le plus proche de la capitainerie du port et le service d'incendie, doivent en être avertis immédiatement. Le bâtiment fera entendre au moyen du sifflet un signal d'alarme composé de cinq sons prolongés, à répéter si nécessaire. Ceci n'exempte pas les capitaines ou les bateleurs du devoir de prendre eux-mêmes les mesures nécessaires pour combattre l'incendie.

Article 15

§ 1. Le capitaine d'un bâtiment de mer indique lui-même les bateaux d'intérieur qu'il désire charger ou décharger.

§ 2. Pour le transbordement simultané de marchandises dans deux ou plusieurs bateaux d'intérieur de dimensions sensiblement différentes, les plus petits se rangent de plein droit en premier lieu le long du bâtiment de mer.

Article 16

§ 1. Le capitaine d'un bâtiment est tenu de veiller à ce que les appareils flottants, qu'il a demandés puissent être amarrés facilement le long du bord qui leur a été destiné.

A cette fin, il montrera d'une manière visible, hors bord, à la hauteur du ou des lieux où le ou les appareils doivent amarrer, un des signaux suivants :

Le jour : le pavillon A du Code international.
La nuit : un feu bleu.

§ 2. Les patrons de bâtiments amarrés ou ayant l'intention d'amarrer le long du bord d'un bâtiment portant un ou plusieurs signaux tels que ceux prévus au § 1, sont obligés de libérer ou de tenir dégagé l'endroit ainsi signalé. En outre, il doivent prendre les mesures nécessaires afin que la manoeuvre d'accostage des appareils prévus au § 1 ainsi que les mouvements des remorqueurs qui prêtent assistance ne soient pas entravés.

§ 3. Sans préjudice des sanctions prévues par le présent règlement, les capitaines et les patrons, qui ne se conforment pas aux dispositions des § 1 et § 2 du présent article, seront tenus responsables de toute avarie et de tous dommages causés aussi bien à leur propre bord qu'aux appareils, aux remorqueurs prêtant assistance, aux ouvrages d'art et aux tiers, du fait de cette négligence.

Article 17

Il appartient aux capitaines ou aux patrons de prendre toutes les précautions nécessaires pour que leurs bâtiments ne subissent aucune avarie, n'occasionnent aucun dommage aux bâtiments de tiers ou, en général, pour qu'ils ne causent aucun dommage à des tiers, même si certaines de ces précautions ne sont pas expressément prévues par les règlements et par les lois.

Artikel 14

§ 1. Het gebruik van open vuren is aan boord van alle vaartuigen verboden in andere plaatsen dan die welke door niet-brandbare wanden of schotten van de ladingsruimten gescheiden zijn.

Vlammenlicht is slechts toegelaten in gesloten lantaarns.

§ 2. In de ladingsruimten en in deze nabijheid, wanneer zij openliggen, is het roken verboden.

§ 3. Pek, teer, hars, olie of andere dergelijke produkten mogen slechts verwarmd worden aan dek, in niet-brandbare vaten.

Het vuur mag slechts worden aangelegd op een onderlaag van voldoende dikte uit zand, steen of aarde, doch niet in de nabijheid van open ruimten.

§ 4. Het in de vorige alinea's van dit artikel geoorloofde geldt niet voor vaartuigen onderworpen aan de bijzondere beschikkingen vervat in hoofdstuk 5 van onderhavig reglement.

§ 5. Bij het ontstaan van brand aan boord van een vaartuig of in de omgeving daarvan moet onmiddellijk de naaste post van de havenkapiteinsdienst, alsmede de brandweer verwittigd worden. Het zal tevens 3 lange stoten geven op de stoomfluit, desnoods te herhalen. Dit ontheft de gezagvoerders of schippers niet van de verplichting zelf de nodige maatregelen te treffen om het onheil te bestrijden.

Artikel 15

§ 1. De gezagvoerder van een zeevaartuig duidt de binnenvaartuigen aan waaruit hij te laden of waarin hij te lossen heeft.

§ 2. Voor het gelijktijdig overslaan van goederen in twee of meer binnenvaartuigen van merkkelijk verschillende afmetingen, nemen de kleinste van rechtswege de eerste plaats in langs het zeevaartuig.

Artikel 16

§ 1. De gezagvoerder van een vaartuig moet ervoor zorgen dat de vlottende tuigen, die hij op aanvraag heeft bekomen, behoorlijk langs de hup aan te wijzen scheepszijde kunnen meren.

Te dien einde zal hij, ter hoogte van de plaats of de plaatsen waar het tuig of de tuigen dienen gemeerd, op zichtbare wijze, een der volgende seinen buiten de scheepswand hangen :

bij dag : vlag A van de internationale seincodes
bij nacht : een blauw licht.

§ 2. De schippers van vaartuigen, gemeerd of te meren langsheen een bodem die een of meer seinen vertoont, als bedoeld in § 1, zijn verplicht de aldus aangeduide plaats vrij te maken of vrij te laten. Zij dienen tevens de nodige schikkingen te treffen opdat de sub. § 1 bedoelde tuigen, wanneer zij aangelegd worden en de sleepboten, die hierbij hulp verlenen, in hun bewegingen niet gehinderd worden.

§ 3. De gezagvoerders of de schippers, die verzuimen het passende gevolg te geven aan de voorschriften van § 1 en § 2 van onderhavig artikel, zullen, benevens de straffen, voorzien bij onderhavig reglement, verantwoordelijk blijven voor alle schade en averij veroorzaakt door dit verzuim, zowel aan eigen bodem, als aan de tuigen, de bijstand verlenende sleepboten, de kunstwerken en derden.

Artikel 17

De gezagvoerders of de schippers moeten de nodige voorzorgsmaatregelen nemen om hun vaartuigen voor averij te vrijwaren, om geen schade toe te brengen aan de vaartuigen van derden, in 't algemeen om generlei schade te veroorzaken aan derden, zelfs indien sommige te nemen voorzorgsmaatregelen niet uitdrukkelijk in de wetten en reglementen zijn voorgeschreven.

Article 18

Le capitaine ou le patron doit charger son bâtiment de telle manière que le timonier dispose toujours d'une bonne vue.

Article 19

§ 1. Il est défendu au capitaine ou au patron d'un bâtiment à propulsion mécanique de touer d'autres bateaux dans les bassins, sans en avoir reçu l'autorisation expresse du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

§ 2. L'interdiction prévue au § 1 n'est pas d'application quand, afin de faciliter le trafic, un bateau d'intérieur à propulsion mécanique, toue un autre bateau d'intérieur à travers un goulet de pont, dans un sas ou en dehors d'un sas. La distance de remorquage permise ne peut excéder 100 mètres des deux côtés de ce goulet ou en dehors du sas.

Article 20

Les capitaines ou les patrons de bâtiments à propulsion mécanique sont obligés de régler la vitesse de leur bord d'une manière telle que le ressac, l'aspiration ou toute autre raison ne puissent occasionner des dommages à d'autres bâtiments, à leurs appareils d'amarrage, à leur chargement ou aux ouvrages d'art.

Article 21

Dans les bassins, il est interdit :

- a) de naviguer en laissant traîner l'ancre sur le fond ;
- b) de jeter les ancres dans les écluses à une distance inférieure à 25 mètres d'une bouée d'amarrage, à proximité d'aqueducs se trouvant sous eau et aux endroits où la présence de câbles est signalée.

Article 22

Le capitaine ou le patron est obligé de veiller à ce que son bateau ne touche pas le fond par suite de l'abaissement du niveau d'eau.

En outre, il est obligé de régler ses amarres suivant que son bâtiment se relève ou s'enfonce pendant les opérations de déchargement ou de chargement.

Article 23

Il est interdit au capitaine ou au patron d'un bâtiment à propulsion mécanique, amarré aux quais, aux ducs d'albe ou aux bouées, de faire tourner son hélice sans l'autorisation spéciale du capitaine-commandant du port ou de son délégué. Tout dommage causé et/ou subi par ces bâtiments est, nonobstant l'éventuelle autorisation donnée, pour compte du bâtiment qui a fait usage de son propulseur.

Article 24

§ 1. Il est défendu d'amarrer un bâtiment quelconque ou de le laisser amarré à un bâtiment de mer qui n'est pas bien amarré.

§ 2. Il est défendu de se rendre d'un bâtiment quelconque à bord d'un bâtiment de mer qui n'est pas bien amarré.

§ 3. Les interdictions mentionnées aux § 1 et § 2 ne sont pas d'application s'il s'agit de passer le câble de remorquage à bord du bateau qui doit remorquer le bâtiment, d'embarquer ou de débarquer le pilote, d'aborder le bâtiment afin de prêter assistance lors d'un incendie ou d'opérations nécessaires semblables.

§ 4. Il est défendu au capitaine ou au patron d'un bâtiment, de permettre ou d'occasionner toute manœuvre interdite en vertu des dispositions précédentes.

Artikel 18

De gezagvoerder of de schipper van een vaartuij moet dat vaartuij op zodanige wijze beladen dat de bestuurder steeds over een goed uitzicht beschikt.

Artikel 19

§ 1. De gezagvoerder of de schipper van een mechanisch voortgestuwd vaartuij mag, zonder uitdrukkelijke toelating van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde, in de dokken geen andere vaartuigen slepen.

§ 2. De in § 1 vermelde verbodsbepaling geldt niet wanneer, om het verkeer te vergemakkelijken, een mechanisch voortgestuwd binnenvaartuij een ander binnenvaartuij door een bruggeul of in/uit een schutkolk sleept. De toegelaten sleepafstand aan weerszijden van die goel of buiten de schutkolk mag de 100 meter niet overtreffen.

Artikel 20

De gezagvoerders of de schippers van mechanisch voortgestuwde vaartuigen zijn verplicht de snelheid van hun bodem aldus te regelen dat door golfslag, zuiging of welkdanige andere reden geen schade kan worden toegebracht aan andere vaartuigen, aan hun meermiddelen, aan hun lading of aan de kunstwerken.

Artikel 21

Het is in de dokken verboden:

- a) met krabbend anker te varen;
- b) ankers te laten vallen in de sluis, op minder dan 25 m van een meerboei, in de nabijheid van zich onder water bevindende duikers en op de plaatsen waar de ligging van kabels gesignaleerd is.

Artikel 22

De gezagvoerder of de schipper is verplicht ervoor te zorgen dat zijn vaartuij niet aan de grond komt bij verlaging van het waterpeil. Hij is tevens verplicht de meertouwen te regelen naar gelang zijn vaartuij rijst of daalt bij het lossen of het laden.

Artikel 23

De gezagvoerder of de schipper van een mechanisch voortgestuwd vaartuij, dat gemeerd ligt aan de kaalen, de dukdalven of de meerboeien, mag de voortstuwcr niet laten draaien zonder de bijzondere toelating van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde ; elke door deze schepen veroorzaakte en/of geleden schade is, niettegenstaande de gebeurlijke gegeven toelating, voor rekening van het vaartuij dat zijn voortstuwcr heeft gebruikt.

Artikel 24

§ 1. Het is verboden enig vaartuij vast te maken of vastgemaakt te houden aan een zeevaartuij dat niet behoorlijk vastgemeerd ligt.

§ 2. Het is verboden van enig vaartuij dat niet behoorlijk vastgemeerd ligt over te gaan op een zeevaartuij.

§ 3. De verbodsbepalingen vermeld in § 1 en § 2 gelden niet voor zover het gaat om het vastmaken van de boot die het zeevaartuij moet slepen, het aan boord brengen of afhalen van de loods; het aanklampen van het vaartuij om hulp te bieden bij brand of soortgelijke noodzakelijke verrichtingen.

§ 4. De gezagvoerder of de schipper van een vaartuij mag geen krachtens "voorgaande" bepalingen verboden handeling toelaten of daartoe de gelegenheid geven.

Article 22

Afin de prévenir tous dégâts ou accidents, les capitaines ou les patrons sont tenus d'observer les instructions suivantes :

1. les ancres doivent être fixées de telle façon que d'autres bateaux ou des ouvrages d'art ne puissent être endommagés ;
2. la mâture et le gréement doivent dépasser le moins possible du bord et être fixés solidement ;
3. les amarres ou autres objets ne peuvent pendre par-dessus bord et traîner dans l'eau ;
4. un bâtiment ne peut mouiller dans les chenaux que durant le temps nécessaire à l'exécution des manoeuvres. Y charger ou décharger est défendu ;
5. les bâtiments ne peuvent se trouver à des endroits tels que leurs appareils d'amarrage entravent le passage d'autres bâtiments dans le chenal usuel.
Cette disposition n'est toutefois pas d'application lorsque le bâtiment est en train de déhaler sans problème et que les amarres sont filées immédiatement de sorte que les bateaux qui arrivent puissent passer en toute sécurité ;
6. dans les bassins, un bâtiment qui fait route derrière un autre bâtiment tenant la même route et qui ne veut ou ne sait pas trémater ne peut s'approcher de ce bâtiment au point de le gêner, dans ses mouvements et/ou de causer des dommages aux ouvrages d'art et/ou bâtiments. Il devra maintenir entre les deux bateaux une distance au moins, égale à sa propre longueur ;
7. il est défendu aux bâtiments d'exécuter des manoeuvres de trématage dans les goulets des écluses et de se rapprocher ainsi du bâtiment rattrapé quand celui-ci se trouve si près d'un pont, d'une écluse ou de l'entrée d'un bassin qu'il y a risque de le gêner dans ses mouvements et/ou d'occasionner des dommages aux ouvrages d'art et/ou aux bâtiments ;
8. il est défendu de faire tourner les machines à plein rendement ; une allure modérée doit toujours être observée ;
9. il est défendu d'employer des lignes de jet dont le bout est alourdi de telle manière que leur jet puisse présenter un danger pour le personnel desservant le port et/ou puisse lui causer des dommages.

Article 26

- § 1. Le capitaine, le patron ou à défaut de ceux-ci, l'armateur ou le propriétaire doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine-commandant du port le fait que son bâtiment ou un objet de nature à gêner la navigation a coulé. En outre, il est obligé, suivant les injonctions du capitaine-commandant du port, d'y placer des balises, feux et signaux et de le faire garder aussi bien de jour que de nuit.
- § 2. Au cas où les instructions prescrites au § 1 en matière de signalisation et de garde ne seraient pas respectées, ces mesures seront exécutées d'office par le capitaine-commandant du port aux frais, risques et périls du capitaine ou du patron, de l'armateur ou du propriétaire.
- § 3. Le capitaine ou le patron, l'armateur ou le propriétaire devra veiller à faire retirer et, au besoin, à faire sortir des bassins le bâtiment coulé ou l'objet de nature à gêner la navigation dans le délai fixé par le capitaine-commandant du port faute de quoi ces opérations seront exécutées par les soins de l'Etat, à leurs frais, risques et périls.

Artikel 22

Ter voorkoming van schade of ongeval zullen de gezagvoerders of de schippers zich naar de volgende onderrichtingen gedragen :

1. de ankers moeten zodanig zijn bevestigd dat daardoor andere vaartuigen of kunstwerken niet kunnen beschadigd worden.
2. rondhouten en tuig mogen zo weinig mogelijk buiten het vaartuig uitstelen en goed zijn vastgemaakt.
3. trossen of andere voorwerpen mogen hoegenaamd niet overboord in het water hangen.
4. in de vaargeulen mag een vaartuig niet langer ten anker-blijven liggen dan de tijd nodig tot het uitvoeren van manoeuvres; laden of lossen is er verboden.
5. vaartuigen mogen zich niet bevinden op zodanige plaatsen dat hun meermiddelen hinder kunnen veroorzaken voor andere vaartuigen bij de doorvaart van de gebruikelijke vaargeul. Deze bepaling is evenwel niet van toepassing indien het vaartuig zonder oponthoud aan het verhalen is en de trossen voor aankomende vaartuigen onmiddellijk zodanig gevlerd worden dat deze veilig kunnen voorbijvaren.
6. een vaartuig dat varende is in de dokken achter een in dezelfde richting varende vaartuig en—dit laatste niet wil of kan voorbijvaren, mag dit vaartuig niet zo dicht naderen dat het in zijn bewegingen kan gehinderd worden en/of schade aan kunstwerken en/of vaartuigen kan veroorzaken. Het zal minstens een afstand, gelijk aan zijn eigen lengte, tussen beide schepen moeten in acht nemen.
7. het onderling voorbijvaren van vaartuigen is verboden in de sluisgeul alsook wanneer het opgelopen vaartuig zo dicht een brug, een sluis of een ingang van een dok genaderd is dat het in zijn bewegingen kan gehinderd worden en/of schade aan kunstwerken en/of vaartuigen kan veroorzaken.
8. het is verboden de machines op volle kracht te gebruiken ; er dient steeds een matige vaart gehouden.
9. het is verboden werplijnen te gebruiken waarvan het uiteinde derwijze verzwaard is dat bij het werpen van de lijnen gevaar kan ontstaan voor het bedieningspersoneel van de haven of hen schade kan worden berokkend.

Artikel 26

- § 1. De gezagvoerder, de schipper of, bij afwezigheid van deze, de reder of de eigenaar is verplicht onmiddellijk kennis te geven aan de havenkapitein-commandant van het zinken van zijn schip of van een voor de scheepvaart hinderlijk voorwerp. Hij is eveneens verplicht zowel bij dag als bij nacht bakens of veiligheidssignalen op het gezonken vaartuig of op het voor de scheepvaart hinderlijk voorwerp te plaatsen en het verder te bewaken, volgens de hem door de havenkapitein-commandant gegeven bevelen.
- § 2. Bij het niet-beseinen of niet-bewaken zoals voorgeschreven in § 1 zullen deze taken van ambtswege worden uitgevoerd door de havenkapitein-commandant op kosten, risico en gevaar van de gezagvoerder of de schipper, van de reder of de eigenaar.
- § 3. De gezagvoerder of de schipper, de reder of de eigenaar moeten ervoor zorgen dat het gezonken schip of het voor de scheepvaart hinderlijk voorwerp binnen de door de havenkapitein-commandant te bepalen tijd opgehaald en zo nodig uit de dokken verwijderd is, bij gebreke waarvan het nodige door de Staat zal gebeuren op hun kosten, risico en gevaar.

§ 4. Le capitaine-commandant du port doit être informé immédiatement de la présence de tous objets tombés à l'eau. Ceux-ci seront enlevés dans le délai fixé et avec son autorisation spéciale.

§ 5. Il est défendu de draguer au grappin ou d'enlever des objets quelconques ou des marchandises coulés, ne constituant pas une entrave pour la navigation, sans l'autorisation du capitaine-commandant du port.

Article 27

Le capitaine-commandant du port ou son délégué a la compétence de consigner aux frais, risques et périls des intéressés, bâtiments, radeaux, poutres, pieux, mâts, vergues, épaves ou tous autres objets flottants, abandonnés ou coulés.

Article 28

Il est interdit, sauf autorisation écrite du capitaine-commandant du port, de placer en travers d'un bassin ou d'y déposer des pieux, des poutres, des planches, des palans, des perches ou autres objets flottants.

Article 29

§ 1. Il est interdit, sauf autorisation du capitaine-commandant du port, de naviguer ou de stationner dans les bassins avec du matériel flottant de levage et des bâtiments servant d'ateliers, à un négoce ou au colportage.

§ 2. Des canots à rames ou à moteur ne sont admis dans les bassins que sur production d'une autorisation spéciale du capitaine-commandant du port. Cette obligation n'est pas d'application aux canots à rames ou à moteur appartenant à des bâtiments séjournant dans les bassins et servant au transport des personnes, des outils, à l'exclusion de toutes marchandises.

§ 3. Les propriétaires, auxquels l'autorisation prévue au § 2 a été accordée, sont obligés de faire peindre, en lettres et en chiffres de 30 cm de haut et 4 cm de large, des deux côtés de la proue des canots à rames ou à moteur, le numéro d'ordre de l'autorisation attribué par le capitaine-commandant du port.

Article 30

§ 1. Il est défendu de jeter dans l'eau, d'y laisser tomber, de pomper ou de déverser par-dessus bord ou du quai du sable, des cendres, des escarbilles, des ordures ou autres objets, de l'essence, du pétrole, du mazout, des résidus ou de l'eau mélangée avec ces produits, ainsi que d'autres produits faisant partie ou non de la cargaison qui peuvent dégager des gaz ou des vapeurs inflammables, qui sont dangereux ou polluants. Au cas où cette interdiction aurait été enfreinte par les usagers du port, les frais d'épuration des eaux du bassin seront à charge de ces derniers.

§ 2. Avant d'entamer des réparations aux navires ou d'y exécuter d'autres travaux pendant lesquels des objets rougis au feu ou des étincelles pourraient venir en contact avec le plan d'eau, les intéressés qui exécutent ou font exécuter ces travaux, s'assureront au préalable que des matières ou des liquides inflammables ne se trouvent pas à proximité à la surface des eaux. Au cas où leur présence est constatée, les réparations ou les travaux ne peuvent être exécutés et les travaux en cours doivent être arrêtés dès que leur présence est remarquée.

§ 4. De havenkapitein-commandant dient onmiddellijk ingelicht over alle in het water gevallen voorwerpen. Zij zullen binnen de door hem te bepalen tijd en mits zijn voorafgaande bijzondere toelating opgehaald worden.

§ 5. Het dreggen naar of het ophalen van om het even welke gezonken voorwerp of goederen, die niet hinderlijk zijn voor de scheepvaart, is verboden tenzij met de vergunning van de havenkapitein-commandant.

Artikel 27

De havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde is bevoegd vaartuigen, vlotten, balken, palen, masten, stengen, wrakken of andere drijvende, verlaten en gezonken voorwerpen in bewaring te nemen op kosten, risico en gevaar van de betrokkenen.

Artikel 28

Het is verboden palen, balken, planken, bomen, blokken of andere zinkende of drijvende voorwerpen in of over een der dokken te leggen of te plaatsen zonder de schriftelijke vergunning van de havenkapitein-commandant.

Artikel 29

§ 1. Het is verboden, tenzij met de schriftelijke vergunning van de havenkapitein-commandant, in de dokken te varen of te liggen met vlottend laad- en losmaterieel, met vaartuigen gebruikt als werkplaats of voor het uitoefenen van een nering of van een leurahandel.

§ 2. Geen roei- of motorboten zijn in de dokken toegelaten dan mits een bijzondere vergunning van de havenkapitein-commandant. Deze verplichting geldt niet voor de roei- of motorboten die toebehoren aan de in de dokken vertoevende vaartuigen en die dienen tot het vervoer van personen en werktuigen, met uitsluiting van alle lading.

§ 3. De eigenaars, waaraan de in § 2 bedoelde vergunning werd verleend, zijn verplicht op de beide boegen van de roei- of motorboten, waar de vergunning voor geldt, het door de havenkapitein-commandant aangeduide volgnummer te verven in letters en cijfers van 30 cm hoogte en 4 cm dikte.

Artikel 30

§ 1. Het is verboden zand, as, sintels, vuilnis of andere voorwerpen, benzine, petroleum, stookolie of bezinksel daarvan, of water vermengd met die produkten, alsmede andere stoffen die ontvlambare gassen of dampen kunnen ontwikkelen, die gevaarlijk of bevuilend zijn, en die al dan niet tot de lading behoren, over boord of van de wal in het water te werpen, te laten vallen, te pompen of te doen vloeien. De onkosten voor het reinigen van de dokwateren vallen ten laste van de havengebruiker die dit verbod overtreden heeft.

§ 2. Bij herstellingen of andere werkzaamheden aan schepen, waarbij de mogelijkheid bestaat dat gloeiende voorwerpen of gensters met het watervlak zouden kunnen in aanraking komen, zullen de belanghebbenden die de werken of werkzaamheden uitvoeren of doen uitvoeren, er zich voorafgaand van vergewissen dat geen ontvlambare stoffen of vloeistoffen in de nabijheid op het water rondrijven. Indien dit wel het geval is, mogen de herstellingen of werkzaamheden niet worden uitgevoerd. Aan gang zijnde werken zullen moeten gestaakt worden zodra de aanwezigheid van ontvlambare stoffen of vloeistoffen wordt vastgesteld.

Article 31

- § 1. Sans l'autorisation du capitaine-commandant du port, il est défendu de faire de la voile dans les bassins.
- § 2. La natation ou la pêche à la ligne dans les bassins est subordonnée à une autorisation de l'Etat.
- § 3. Il est strictement défendu à toute personne qui ne peut en prouver la nécessité par ses occupations ou par sa profession, de naviguer dans les bassins dans un canot à rames ou une autre petite embarcation.
- § 4. Du coucher au lever du soleil, les canots à rames et les autres petites embarcations semblables naviguant dans les bassins, doivent montrer une lanterne avec un feu blanc mat, bien visible sur tout l'horizon ; cette lanterne sera suspendue à un mât dépassant le dessus de la proue de l'embarcation d'1m20.

Article 32

Il est défendu d'assembler les trains de bois dans les bassins, de les y faire entrer ou de les y maintenir sans l'autorisation du capitaine-commandant du port.

Pareille autorisation peut être retirée de tout temps par le capitaine-commandant sans préavis et sans que ce retrait donne droit à un dédommagement.

CHAPITRE III**DE L'APPROCHE, DE L'ENTREE ET DE LA SORTIE DES ECLUSES****A. DISPOSITIONS GENERALES**Article 33

- § 1. Les éclusiers règlent l'entrée et la sortie des bâtiments d'après un tour de rôle, dresser par eux.
- § 2. Le capitaine-commandant du port ou son délégué peut apporter des changements à ce tour de rôle.
- § 3. Les capitaines, patrons ou pilotes sont tenus de se conformer aux ordres des éclusiers pendant le passage de l'écluse.

Article 34

L'accès des bâtiments de mer aux écluses est autorisé par les éclusiers sur présentation du billet dûment rempli par le service d'arraisonnement et si ce billet ne mentionne pas les dimensions du navire, sur présentation d'une déclaration du capitaine du navire.

Article 35

Les bâtiments sont considérés comme engagés dans l'écluse dès qu'ils se trouvent entre les estacades ou dans les goulets d'accès de cette écluse.

Article 36

Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions du présent chapitre, aucun bâtiment ne peut amarrer ou être amarré à une tête d'écluse ou à une jetée, que moyennant autorisation expresse, écrite et toujours révocable du capitaine-commandant du port et en se conformant strictement à ses instructions ; cet amarrage s'effectue en tous cas aux frais, risque et périls des intéressés.

Artikel 31

- § 1. Zonder de toelating van de havenkapitein-commandant, is het verboden in de dokken te zellen.
- § 2. Met zwemmen of vissen is ondergeschikt aan een vergunning van de havenkapitein-commandant.
- § 3. Het varen in de dokken met roeiboten of andere kleine vaartuigen is streng verboden aan allen die door hun beroep of hun werkzaamheden de behoeftē daartoe niet kunnen rechtvaardigen.
- § 4. Van zonsondergang tot zonsopgang moeten de roeiboten en soortgelijke kleine vaartuigen waarmede in de dokken gevaren wordt, een rondom zichtbare lantaarn met niet-stralend wit licht vertonen. Deze lantaarn is te hechten aan een mastje dat 1,20 meter boven de voorste en van het vaartuig uitsteekt.

Artikel 32

Het is verboden in de dokken houtvloten samen te stellen, te brengen, te doen brengen of te hebben, tenzij met toelating van de havenkapitein-commandant.

Dergelijke toelating kan te allen tijde en zonder voorafgaande verwittiging door de havenkapitein-commandant ingetrokken worden en dit zonder enig recht op schadevergoeding.

Hoofdstuk 3 : Het naderen, in- en uitvaren van de sluisA. Algemene voorschriftenArtikel 33

- § 1. De sasmeesters regelen al de bewegingen van de vaartuigen bij het in- en uitvaren van de dokken, volgens een door hen vast te stellen rangorde.
- § 2. Die volgorde kan gewijzigd worden door de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.
- § 3. De gezagvoorders, schippers en loodsen zijn verplicht de bevelen van de sasmeesters na te leven terwijl de vaartuigen de sluis doorvaren.

Artikel 34

De toegang van zeeschepen tot de sluis wordt door de sasmeesters verleend op vertoon van het behoorlijk ingevuld briefje van de praaidienst en indien dit de afmetingen van het schip niet vermeldt, van een verklaring daaromtrent van de gezagvoerder.

Artikel 35

De schepen worden beschouwd in de doorgang van de sluis te zijn van het ogenblik af dat zij zich tussen de paalwerken of in de toegangseul van de sluis bevinden.

Artikel 36

In zoverre er door de beschikkingen van onderhavig hoofdstuk niet van afgeweken wordt, mag geen enkel schip aan het sluishoofd of paalwerk meren of gemeerd worden, behoudens uitdrukkelijke, schriftelijke en steeds herroepbare toelating van de havenkapitein-commandant en mits stipt de door hem op te leggen voorwaarden na te leven. Dit meren geschiedt in ieder geval steeds op kosten, risico en gevaar van belanghebbenden.

Article 37

Les capitaines ou les patrons des bâtiments qui s'engagent dans l'écluse sont tenus d'observer strictement les signaux hissés qui régissent l'entrée et/ou le tour de rôle.

La signification des différents signaux est indiquée aux tables de signaux annexées au présent règlement.

Article 38

Le capitaine-commandant du port peut en tout temps accorder les dérogations aux dispositions du présent chapitre ; en cas de retard des bâtiments par suite de brouillard, débâcle ou tempête, les éclusiers peuvent également déroger aux dispositions du présent chapitre.

B. ECLUSE DE KALLO.Article 39

Cette écluse est accessible aux bâtiments de mer et aux bateaux d'intérieur, conformément aux injonctions et aux directives du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Pour l'entrée dans l'écluse, aussi bien du côté du fleuve que du côté des bassins, les bâtiments de mer reçoivent un numéro d'ordre dont le signal correspondant est hissé aux mâts de signalisation.

**CHAPITRE IV
DES POSTES D'AMARRAGE.**Article 40

- § 1. Le capitaine-commandant du port ou son délégué désigne les postes d'amarrage des bâtiments.
- § 2. La désignation d'un poste d'amarrage ne dégage ni le capitaine, ni le patron de la responsabilité de se rendre compte que ce mouillage est sûr pour son bâtiment.
- § 3. Il est interdit d'amarrer ou de faire amarrer un bâtiment sans en avoir reçu l'autorisation du capitaine-commandant du port ou de son délégué.
- § 4. La disposition visée au § 3 n'est pas applicable aux postes d'amarrage destinés à certains bâtiments, qui sont indiqués par des inscriptions spéciales sur les murs des quais, sur des écriteaux ou par tout autre moyen.

Article 41

Il est interdit d'amarrer des bâtiments de telle manière que les ouvrages d'art puissent être endommagés par des aussières, des amarres, des câbles ou des chaînes ou que le trafic à terre ou l'usage des équipements portuaires puisse être entravé.

Il est également défendu de piquer avec des gaffes ou des perches dans les moises, musoirs, pieux, portes d'écluse ou autres dépendances de l'équipement portuaire.

Article 42

Le capitaine ou le patron doit veiller à ce que son bâtiment soit amarré selon les règles de l'art, aussi longtemps qu'il occupe un poste d'amarrage. A cette fin, il ne peut amarrer son bâtiment à d'autres dispositifs qu'à ceux qui y sont destinés.

Artikel 37

De gezagvoerders of de schippers van de zich in de sluis bevende vaartuigen zijn verplicht de seinen welke getoond worden aan de daartoe bestemde masten en die betrekking hebben tot het invaren en/of de volgorde, stipt na te leven.

De betekenis der verschillende seinen wordt weergegeven in de seintabels, als aanhangsel aan onderhavig reglement toegevoegd.

Artikel 38

De havenkapitein-commandant mag te allen tijde afwijkingen van de beschikkingen van onderhavig hoofdstuk toestaan. Bij oponthoud van schepen wegens mist, ijsgang of stormweder mogen de sasmestersa insgelijks van de voorschriften van onderhavig hoofdstuk afwijken.

B. Sluis te KalloArtikel 39

Deze sluis is toegankelijk voor zeeschepen en binnenschepen volgens de bevelen en onderrichtingen van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

De zeeschepen bekomen voor het invaren van de sluis, zo langs de stroom- als langs de dokzijde, een beurnummer waarvan het overeenkomstig sein getoond wordt aan de daartoe bestemde signaalsatiemasten.

Hoofdstuk 4 : De ligplaatsenArtikel 40

- § 1. De havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde wijst de ligplaatsen van de vaartuigen aan.
- § 2. De aanwijzing van een ligplaats ontheft de gezagvoerder of de schipper niet van de verplichting zich ervan te overtuigen dat die ligplaats voor zijn vaartuig veilig is.
- § 3. Het is verboden met een vaartuig een ligplaats in te nemen of te doen innemen zonder daartoe toelating te hebben van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.
- § 4. De bepaling van § 3 geldt niet voor de ligplaatsen, bestemd voor bepaalde vaartuigen en aangeduid door bijzondere opschriften op de kaaimuren, op borden of op enig andere wijze.

Artikel 41

Het is verboden schepen aldus vast te maken dat de kunstwerken zouden kunnen beschadigd worden door de lijnen, de trossen, de draden of de kettingen of op zulke wijze dat het landverkeer of het gebruik der havenultrusting er zou kunnen door belemmerd worden.

Het is eveneens verboden met haken of bomen te steken in de gordingen, de hoofden, de rijpalen, de sasdeuren of andere afhankelijkheden van de havenultrusting.

Artikel 42

De gezagvoerder of de schipper dient ervoor te zorgen dat zijn vaartuig, zolang het een ligplaats inneemt, vakkundig is vastgemaakt. Te dien einde mag hij zijn vaartuig aan geen andere dan aan de daartoe bestemde moergelegenheden vastmaken.

Article 43

Aucun bâtiment non gardé ne peut se trouver dans les bassins ou aux Scheldepiérens. La garde doit être confiée à des personnes compétentes.

Article 44

- § 1. Le capitaine ou le patron est tenu de déhaler son bâtiment à un autre emplacement, dans le laps de temps indiqué par le capitaine-commandant du port ou son délégué.
- § 2. Le capitaine ou le patron de tout bâtiment est obligé d'avoir toujours à bord un équipage suffisant afin d'être à même de déhaler immédiatement.
- § 3. A bord des bâtiments désarmés, la présence d'un gardien suffit, à condition que celui-ci puisse prendre les mesures de sécurité nécessaires.

Néanmoins le capitaine ou le patron, l'armateur ou le propriétaire d'un tel bâtiment est tenu de veiller à ce que son bâtiment soit prêt à déhaler au plus tard 6 heures après que le capitaine-commandant du port ou son délégué lui en aura donné l'ordre.

Article 45

Il est interdit, sans l'autorisation du capitaine ou du patron, de détacher, de déplacer ou de déhaler un bâtiment ou d'en couper ou d'en larguer les amarres, sauf par ordre du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Article 46

Le capitaine-commandant du port ou son délégué est autorisé à faire déhaler ou à garder, aux frais, risques et périls des intéressés, tout bâtiment sans équipage, gardé ou non, ou désarmé.

Article 47

Les capitaines ou patrons de bâtiment doivent laisser l'espace nécessaire à la manoeuvre.

Article 48

- § 1. Les capitaines ou patrons de bâtiments amarrés à quai ou bord à bord, sont tenus, pour la commodité de leur équipage et de ceux qui sont appelés à bord par leurs fonctions, d'établir un passage entre leurs bâtiments respectifs et entre eux et le quai.

Lors de la réalisation de ce passage, ils respecteront les prescriptions contenues dans le règlement général pour la protection du travail, section VII : Industrie du transport, partie : chargement et déchargement, réparation et entretien de navires.

- § 2. Quand un bâtiment est amarré à des corps-morts ou à des ducs d'albe, l'escalier ou l'échelle servant de communication doit offrir toutes les garanties de sécurité.
- § 3. Les ouvertures de pont seront fermées et/ou éclairées du coucher au lever du soleil.

Article 49

- § 1. En temps de gel, les capitaines, les patrons ou les propriétaires des bâtiments sont obligés de briser la glace autour de leur bâtiment sur une distance d'environ un mètre.

Artikel 43

Geen vaartuig mag onbewaakt in de dokken of aan de Scheldepiérens liggen. De bewaking moet toevertrouwd worden aan bevoegde personen.

Artikel 44

- § 1. De gezagvoerder of de schipper dient zijn vaartuig binnen de op te leggen tijd te verhalen naar een andere plaats, dit alles op aanduiding van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.
- § 2. De gezagvoerder of de schipper van elk vaartuig is verplicht steeds de nodige bemanning aan boord te hebben om tot onmiddellijk verhalen gereed te zijn.
- § 3. Op de opvallende vaartuigen volstaat de aanwezigheid aan boord van een waker, die in staat is de gepaste veiligheidsmaatregelen te treffen. Nochtans is de gezagvoerder of de schipper, de reder of de eigenaar van een dergelijk vaartuig verplicht ervoor te zorgen dat zijn vaartuig gereed is tot verhalen, zo nodig uiterlijk 6 uur nadat hem daarvan kennis gegeven werd door de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Artikel 45

Het is verboden, zonder toestemming van de gezagvoerder of de schipper, enig vaartuig los te maken, te verleggen of te verhalen of daarvan de meertouwen te kappen of los te gooien, tenzij op bevel van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Artikel 46

De havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde is bevoegd vaartuigen zonder bemanning, al dan niet bewaakt of opvallend, te doen verhalen of in bewaring te nemen op kosten, risico en gevaar van belanghebbenden.

Artikel 47

De gezagvoerders of schippers van vaartuigen dienen voor elkander de nodige ruimte te maken om de onderlinge bewegingen te vergemakkelijken.

Artikel 48

- § 1. De gezagvoerders of de schippers van de aan de kaai of van de langs elkaar gemeerd liggende vaartuigen zijn verplicht ten gerieve van hun bemanning en van de personen die voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden aan boord zijn geroepen, een verbinding respectievelijk met de wal en tussen de vaartuigen tot stand te brengen. Bij het verwezenlijken van deze verbinding zullen zij zich gedragen naar de voorschriften vervat in het "Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming" afdeling 7 : Vervoernijverheid par. 1 : laden, lossen, herstellen en onderhouden van vaartuigen.
- § 2. Indien het vaartuig aan de meerboeien of de dukdalven gemeerd is, moet de trap of de ladder, dienstig tot het aan en van boord gaan, alle veiligheid bieden.
- § 3. Dekopeningen zullen van zonsopgang tot zonsondergang verlicht en/of afgesloten zijn.

Artikel 49

- § 1. Bij vriesweer zijn de gezagvoerders, de schippers of de eigenaars van de vaartuigen verplicht het ijs over een afstand van ongeveer één meter rond hun vaartuig te breken.

§ 2. Si, par ce temps, ils veulent quitter leur poste d'amarrage ou en ont reçu l'ordre, ils sont obligés, si nécessaire, de continuer à briser la glace, à leurs frais, et sans danger.

§ 3. En outre, ils sont tenus de prendre toutes précautions afin que leur bâtiment et le canot y appartenant ne subissent aucune avarie par le fait des bâtiments qui passent et/ou par le heurt des glaçons.

Article 30

Il est défendu d'obstruer les escaliers qui se trouvent aux ou dans les murs de quai ou d'en faire un usage autre que celui de débarquer ou d'embarquer des personnes et d'y rester plus longtemps que nécessaire.

Article 31

Le capitaine ou le patron d'un bâtiment amarré à des ducs d'albe ou au bout d'une rangée de bâtiments doit veiller à ce que, du coucher au lever du soleil, un feu blanc brillant soit montré, du côté de la voie navigable à une hauteur de trois mètres au minimum et de douze mètres au maximum au-dessus de la surface d'eau.

Article 32

§ 1. Le capitaine ou le patron d'un bâtiment amarré aux bouées doit veiller à ce que son bâtiment porte à l'avant, à l'endroit le plus apparent, à une hauteur de trois mètres au minimum et de douze mètres au maximum au-dessus de la surface d'eau, un feu blanc brillant visible sur tout l'horizon, du coucher au lever du soleil.

§ 2. Les capitaines de bâtiments dont la pontée dépasse le bord, sont obligés d'en avertir au préalable le capitaine-commandant du port.

Les parties qui dépassent doivent être signalées à l'extérieur, du coucher au lever du soleil, au moyen de feux blancs.

Article 33

Le capitaine ou patron doit veiller à ce que l'amarrage de son bâtiment n'occasionne pas de dommages à un quelconque ouvrage d'art ou à un appareil, en le protégeant au moyen de défenses de bois, de liège ou autres.

Article 34

Il est interdit de laisser échapper de la vapeur ou de l'eau de n'importe quel endroit d'un bâtiment si cette opération présente un danger pour des personnes se trouvant soit à bord de bâtiments amarrés le long du bord, soit sur le quai et/ou si des avaries peuvent être occasionnées aux bâtiments amarrés le long du bord, aux quais, au revêtement de quai ou aux appareils et conduites de terre.

Article 35

Il est interdit de laisser courir des animaux dangereux en liberté à bord de bâtiments amarrés dans les bassins ou aux appointements pétroliers.

Article 36

Les capitaines ou les patrons sont tenus, à la première requête du capitaine-commandant du port ou de son délégué, de produire la quittance des droits de port payés pour leur bâtiment.

§ 2. Indien zij onder deze omstandigheden hun ligplaats wensen te verlaten of daartoe het bevel ontvangen hebben, zijn zij verplicht zo nodig het ijs verder te breken op hun kosten, risico en gevaar.

§ 3. Verder zijn zij gehouden zodanige voorzorgsmaatregelen te treffen dat aan hun bodem en/of aan de daarbijhorende aanhanger geen schade kan berokkend worden door de voorbijvarende vaartuigen en/of door ijskaring.

Artikel 30

Het is verboden de toegang tot de in of aan de kaaimuur gebouwde trappen te belemmeren of deze trappen te gebruiken voor andere doeleinden dan voor het in- of ontschepen van personen en wel voor langere tijd dan hiervoor nodig is.

Artikel 31

De gezagvoerder of de schipper van een vaartuig aan dukdalven gemeerd of aan het buitenste vaartuig van een rij schepen, is verplicht ervoor te zorgen dat, van zonsondergang tot zonsopgang, een helder wit licht gevende lantaarn vertoond wordt aan de zijde naar het vaarwater toe, op een hoogte van minimum drie en maximum twaalf meter boven het watervlak.

Artikel 32

§ 1. De gezagvoerder of de schipper van een vaartuig, aan de boeien gemeerd, dient ervoor te zorgen dat op zijn voorschip, waar zulks het best gezien kan worden, doch niet lager dan drie meter, en niet hoger dan twaalf meter, van zonsondergang tot zonsopgang, een helder rondom zichtbaar wit licht vertoond wordt.

§ 2. De gezagvoerders van de vaartuigen, waarvan de deklast buiten boord uitsteekt, zijn verplicht dit voorafgaand aan de havenkapitein-commandant ter kennis te brengen. Deze uitstekende delen zullen van zonsondergang tot zonsopgang aan de buitenzijden met wit licht beseind worden.

Artikel 33

De gezagvoerder of de schipper is verplicht door het aanbrengen van fenders, kurkzakken of drijfbalken of op welke andere wijze ook te zorgen dat, tengevolge van het meren van zijn vaartuig geen schade aan enig kunstwerk of toestel kan worden toegebracht.

Artikel 34

Het is verboden, van welke plaats van een vaartuig ook, stoom of water te laten ontsnappen indien daardoor gevaar kan ontstaan voor personen, die zich bevinden hetzij op de langs zij liggende vaartuigen, hetzij op de kade en/of schade kan berokkend worden aan de langs zij liggende vaartuigen, aan de kade, de bestrating hiervan of de zich aan land bevindende toestellen en geleidingen.

Artikel 35

Het is verboden aan boord van schepen, in de dokken of aan de petroleumpieren gemeerd, gevaarlijke dieren in vrijheid te laten rondlopen.

Artikel 36

De gezagvoerders of schippers zijn verplicht op het eerste verzoek van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde hem het dokbriefje van hun vaartuig te overhandigen.

Article 57

Il est défendu aux capitaines ou aux patrons de bâtiments, amarrés dans les bassins de marquer les ancrs par des bouées ou par une autre signalisation quelconque.

Article 58

Les capitaines ou patrons sont tenus de signaler immédiatement au capitaine-commandant du port ou à son délégué et, en tous cas, dans les 24 heures ou bien avant de quitter les bassins, toute avarie occasionnée par leur bâtiment aux ouvrages d'art et aux appareils.

Article 59

Le capitaine ou le patron, dont le bâtiment menace de couler, est tenu d'avertir immédiatement le capitaine-commandant du port ou son délégué; en outre, il doit veiller à ce que son bâtiment reste hors des chenaux et prendre les dispositions nécessaires pour combattre le sinistre.

CHAPITRE V
CHARGEMENTS ET OPERATIONS DANGEREUX

1. Prescriptions et mesures de sécurité concernant certaines matières qui par elles-mêmes ou par des circonstances fortuites peuvent occasionner des accidents ou des inconvénients, y compris les liquides combustibles utilisés pour produire par combustion la chaleur, la lumière et la force motrice.

Article 60

Il est défendu d'entrer dans les bassins avec des pièces d'artillerie chargées, d'y charger des pièces d'artillerie, d'y décharger une arme à feu ou d'y tirer des feux d'artifice.

Article 61

Sont considérées comme matières dangereuses dans le territoire du port, tous produits qui par eux-mêmes ou par suite de circonstances fortuites peuvent être malsains ou nuisibles, constituent un danger ou peuvent occasionner des accidents par le fait qu'ils sont explosibles, inflammables, corrosifs, oxydants, toxiques, infectieux ou radioactifs ou qu'ils répandent de mauvaises ou incommodes odeurs.

Des marchandises dangereuses ne peuvent être manipulées dans le port (c'est-à-dire amenées, transportées, déchargées, chargées, pompées, transbordées ou tenues à bord) que moyennant une autorisation écrite et préalable du capitaine-commandant du port ou de son délégué. Les prescriptions générales et particulières concernant la manutention des marchandises dangereuses dans le port d'Anvers sont applicables mutatis mutandis au port du territoire R.G.E.

Article 62

Sans préjudice des dispositions supplémentaires des prescriptions générales et particulières visées à l'article 61, alinéa 2, la manutention de marchandises dangereuses est soumise aux lois et règlements qui sont d'application à ces marchandises.

2. Prescriptions et mesures de sécurité concernant les liquides combustibles utilisés pour produire par combustion, la chaleur, la lumière ou la force motrice.

Artikel 57

Het is de gezagvoerders of de schippers van vaartuigen, in de dokken vertoevend, welke ankers aan de grond hebben, verboden er boeien of een andere welkdanige beseining op vast te maken.

Artikel 58

De gezagvoerders of schippers zijn verplicht alle schade, toegebracht door hun vaartuig aan kunstwerken en toestellen onmiddellijk en in ieder geval binnen de 24 uur of voor het verlaten der dokken, te melden aan de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Artikel 59

De gezagvoerder of schipper wiens vaartuig in zinkingsgevaar verkeert is verplicht hiervan de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde onmiddellijk in te lichten. Hij moet er verder zorg voor dragen dat zijn bodem buiten de vaargeulen blijft en de nodige maatregelen treffen om het onheil tekeer te gaan.

Hoofdstuk 3 : Ladingen en werkzaamheden welke gevaar met zich brengen

1. Voorschriften en veiligheidsmaatregelen betreffende zekere goederen, die uit zichzelf of door toevallige omstandigheden ongevallen of ongemakken kunnen veroorzaken, hierin begrepen zijnde de brandbare vloeistoffen, welke gebruikt worden om door verbranding warmte, licht of drijfkracht op te wekken.

Artikel 60

Het is verboden in de dokken te komen met geladen geschut, er enig geschut te laden, met een vuurwapen te schieten of vuurwerk af te steken.

Artikel 61

In het havengebied worden als gevaarlijke goederen beschouwd alle produkten die uit zichzelf of door toevallige omstandigheden ongezonder of hinderlijk zijn, gevaar opleveren of ongevallen kunnen veroorzaken doordat ze o.m. ontplofbaar, ontvlambaar, bijtend, invretend, oxyderend, giftig, besmettelijk of radioactief zijn ofwel slechte of hinderlijke geuren verspreiden.

Gevaarlijke goederen mogen in het havengebied niet behandeld worden dwz. aangevoerd, afgevoerd, gelost, geladen, overgepompt, overgeslagen of aan boord behouden) dan na een voorafgaand schriftelijke toelating van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde. De algemene en bijzondere voorschriften voor het behandelen van gevaarlijke goederen in de haven van Antwerpen zijn mutatis mutandis voor de haven van het L.S.O.-gebied van toepassing.

Artikel 62

Het behandelen van gevaarlijke goederen waarop wettelijke of algemene reglementaire voorschriften van toepassing zijn, is onderworpen aan de in deze wetten en reglementen voorziene voorschriften, onverminderd de bijkomende bepalingen van de algemene en bijzondere voorschriften als bedoeld in art. 61, 2e lid.

2. Voorschriften en veiligheidsmaatregelen betreffende brandbare vloeistoffen, die gebruikt worden om door verbranding warmte, licht of drijfkracht op te wekken.

Article 61

Sont considérés comme liquides combustibles :

Les hydrocarbures et les liquides combustibles à point d'inflammabilité inférieur ou égal à 100° C à une hauteur barométrique de 760 mm de mercure.

Au sens des présentes prescriptions, sont considérés comme liquides combustibles, les liquides, qui sont couramment utilisés pour produire par combustion la chaleur, la lumière ou la force motrice.

Ces liquides combustibles sont pour l'application du présent règlement, répartis comme suit :

classe 1 : liquides à point d'inflammabilité inférieur ou égal à 21° C (K1)

classe 2 : liquides à point d'inflammabilité de 21° C à 55° C (K2),

classe 3 : liquides à point d'inflammabilité de 55° C à 100° C (K3),

Le point d'inflammabilité est déterminé pour une pression barométrique de 760 mm de mercure au moyen des appareils et de la méthode d'Abel/Pensky.

Article 64

Dans le cas où une cargaison comprend des liquides des différentes classes précitées, les dispositions fixées pour le liquide transporté ayant le point d'inflammabilité le plus bas sont d'application.

La "quantité calculée" au sens du présent règlement est fixée en additionnant en volume à la quantité de K1 transportée un cinquième de la quantité de K2 transportée et un cinquième de la quantité de K3 transportée.

Article 65

Les bâtiments qui transportent des liquides combustibles en vrac, sont appelés ci-après bateaux-citernes.

Article 66

Les bateaux-citernes de mer, faisant route ou à l'ancre, transportant des liquides combustibles, doivent porter les signaux suivants :

le jour : à l'avant le pavillon rouge B du Code International.

la nuit : en plus des feux prescrits par le règlement international pour prévenir les abordages en mer, pour les bâtiments de leur groupe, un feu rouge et brillant, visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins un mille, et placé à 6 mètres au moins au-dessus du bord du bâtiment.

Etant amarrés à quai, aux appontements ou aux débarcadères, ils porteront pendant le chargement ou le déchargement :

le jour : le pavillon précité,

la nuit : un feu rouge, visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins un mille et placé à 6 mètres au moins au-dessus du bord du bâtiment.

3. Prescriptions relatives aux bateaux-citernes.A. De l'entrée et de la sortie des bassins.1) Bateaux-citernes de mer.Article 67

Le capitaine-commandant du port sera informé 24 heures à l'avance, de l'arrivée du bateau-citerne par la présentation d'un certificat mentionnant la nature et le poids de la cargaison, ainsi que les

Artikel 62

Door brandbare vloeistoffen wordt verstaan : de koolwaterstoffen en brandbare vloeistoffen met een ontvlammingspunt lager dan of gelijk aan 100 C bij een barometerstand van 760 mm kwik.

Als brandbare vloeistoffen in de zin dezer voorschriften worden beschouwd de vloeistoffen welke gebruikt worden om door verbranding warmte, licht of drijfkracht op te wekken.

Deze brandbare vloeistoffen zullen voor de toepassing van dit reglement verdeeld worden in :

Klasse 1 : vloeistoffen met een vlampunt lager dan of gelijk aan 21 C.

Klasse 2 : vloeistoffen met een vlampunt hoger dan 21 C tot en met 55 C.

Klasse 3 : vloeistoffen met een vlampunt hoger dan 55 c tot en met 100 C.

Het vlampunt wordt vastgesteld bij een barometerstand van 760-mm kwik met de toestellen en de methode van Abel Pensky.

Artikel 64

Ingeval een lading bestaat uit vloeistoffen van verschillende soorten der voornoemde klassen zijn de bepalingen van toepassing die gelden voor de vervoerde vloeistof met het laagste vlampunt.

Door "berekende hoeveelheid" als verder in dit reglement gebruikt, wordt verstaan : de hoeveelheid vastgesteld door in de volume-eenheden bij de vervoerde hoeveelheid K1, een vijfde van de vervoerde hoeveelheid K2 en een vijfde van de hoeveelheid K3 bij te tellen.

Artikel 65

De vaartuigen die brandbare vloeistoffen onverpakt vervoeren worden hierna tankschepen genoemd.

Artikel 66

Zee-tankschepen welke brandbare vloeistoffen vervoeren moeten, varende of ten anker, volgende seinen voeren :

bij dag : de rode vlag B van het internationaal seinboek aan de voor-top;

bij nacht : buiten de door het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee voorgeschreven lichten voor de schepen van hun klasse, een helder rood licht, rondom zichtbaar op minstens één zeemijl, geplaatst op minstens 6 meter boven de scheepsboord.

Wanneer deze schepen gemeerd zijn aan de wal, aan steigers of losplaatsen, voeren zij tijdens het laden of het lossen :

bij dag : de hogergenoemde vlag;

bij nacht : een rood licht rondom zichtbaar op minstens één mijl, geplaatst op minstens 6 meter boven de scheepsboord.

3. Voorschriften inzake tankschepenA. In- en uitvaren der dokken1) Zee-tankschepenArtikel 67

Aan de havenkapitein-commandant zal, 24 uren op voorhand, van de aankomst van het tankschip kennis worden gegeven, onder voorlegging van een getuigschrift met de opgave van de aard en het gewicht der lading,

symboles caractéristiques des liquides transportés, conformément à l'article 63 suivant l'état des liquides lors de l'expédition.

Au cas où le bateau-citerne arrive à vide, la nature et le point d'inflammabilité de la dernière cargaison, d'après la méthode d'Abel-Pensky, seront indiqués.

Article 68

Les navires-citernes entreront pas l'écluse de Kallo et se dirigeront directement au poste d'amarrage qui leur est désigné, en suivant les directives du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Article 69

Les bateaux-citernes doivent être construits sous la surveillance d'une société de classification et être encore soumis à leur surveillance. Les documents de classification, concernant la nature spéciale du transport auquel le bâtiment est destiné, doivent être présentés à la requête du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Article 70

Les bateaux-citernes doivent être déhalés dans les bassins par des remorqueurs. Lors de la demande pour l'obtention d'un remorqueur, la nature de la cargaison sera indiquée.

Article 71

Seules les lampes à incandescence peuvent être employées à bord.

Les feux de navigation et de signalisation doivent pouvoir être alimentés par deux câbles principaux ; en outre, le bateau doit disposer pour l'alimentation de ces feux, de deux sources de courant.

La présence de câbles ou d'appareils électriques est interdite dans les citernes, dans les cofferdams ou dans les chambres des pompes.

Les lampes électriques doivent être protégées par du verre épais étanche aux gaz.

Les canalisations fixes doivent être constituées de câbles isolés sous plomb, qui, sauf dans les logements, doivent être armés ou recouverts d'une tresse d'acier et protégés extérieurement contre l'humidité. Sur le pont, dans les cales, et si nécessaire ailleurs, les canalisations électriques doivent être protégées contre tout risque d'endommagement.

Les boîtiers de commutation métalliques seront étanches ; le raccordement des câbles aux appareils doit être effectué par des dispositifs empêchant la pénétration de l'humidité.

Comme lampes portatives ne peuvent être employées que des lampes torches, c'est-à-dire des lampes à batteries sèches ou à accumulateurs du type employé dans les mines grisouteuses.

Article 72

Les citernes ne seront pas mises inutilement en contact avec l'air et si nécessaire, seulement par des ouvertures dûment munies de coupe-flammes. Les manches à air et les cofferdams doivent également être munis de coupe-flammes.

Article 73

1. Pendant le séjour dans le port, aucun travail de réparation ne pourra être exécuté à bord, à moins de présenter un certificat, délivré par un expert reconnu par le capitaine-commandant du port et certifiant que le bâtiment est libre de gaz.
2. Le dégazage n'est permis qu'aux endroits désignés par le capitaine-commandant du port et en observant ses directives.

alameda de opgave van de kenmerkende lettertekens der vervoerde vloeistoffen, zoals zij in artikel 63 zijn aangegeven, volgens de toestand der vloeistoffen bij de verzending.

Indien een tankschip ledig toekomt, zal de aard en het vlampunt volgens de methode van Abel Pensky worden opgegeven van de laatste lading.

Artikel 68

De tankschepen zullen volgens de onderrichtingen van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde langs de sluis te Kallo binnankomen en rechtstreeks naar de hun toegewezen ligplaats varen.

Artikel 69

De tankschepen moeten gebouwd zijn onder het toezicht van een classificatiebureau en zich nog steeds onder het toezicht hiervan bevinden. De classificatiestukken, met betrekking tot de bijzondere aard van het vervoer, waarvoor het schip bestemd is, moeten op verzoek van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde worden voorgelegd.

Artikel 70

De tankschepen moeten door middel van sleepboten in de dokken worden verhaald. Bij de aanvraag tot het bekomen van een sleepboot moet de aard van de lading worden opgegeven.

Artikel 71

Alleen electrisch gloeilicht mag aan boord worden gebruikt.

De navigatie- en seinlampen moeten langs twee hoofdlijnen kunnen gevoed worden. Bovendien zullen twee bronnen voor het opwekken der electriciteit voor deze lampen aanwezig zijn.

In de tanks, pompkamers of kofferdams mogen geen leidingen of electricische apparaten aanwezig zijn.

De electricische lampen zullen beschermd worden door een huisel van dik glas, met gasdichte sluiting. Vaste leidingen moeten bestaan uit geïsoleerde loodkabel die, behalve in de verblijven, gepantserd of met staal omvlochten en uitwendig tegen vocht beschermd moeten zijn. Bovendien, in ruimen en indien nodig elders, moeten de electricische leidingen tegen uitwendige beschadiging beschermd zijn. De schakelkasten, van metaal, zullen waterdicht zijn. Het invoeren der geleiders in de toestellen zal langs waterdichte wartsels geschieden.

Als draagbare lampen mogen enkel worden gebezigd : toortsen, dit zijn lampen met droge batterijen of accumulatoren van het type toegelaten voor gasgevaarlijke mijnen.

Artikel 72

De tanks zullen niet nodeloos aan de buitenlucht opengesteld worden en dan nog slechts langs openingen die van een doelmatig vlamkerend rooster zijn voorzien. Eventuele verluchtingsbuizen en kofferdams zullen insgelijks van een vlamkerend rooster worden voorzien.

Artikel 73

1. Tijdens het verblijf in de haven zullen aan boord van tankschepen geen herstellingswerken mogen worden ondernomen, tenzij een certificaat van een door de havenkapitein-commandant erkend deskundige wordt voorgelegd waaruit blijkt dat het schip gasvrij is.
2. Het ontgassen wordt slechts toegelaten op de plaatsen daarvoor door de havenkapitein-commandant aangewezen en mits naleving van de voorwaarden door hem opgelegd.

2) Bateaux-citernes de navigation intérieure.

Article 74

Sauf dispositions spéciales contenues dans le présent règlement, le "règlement particulier pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure" est d'application dans le port.

Tout bâtiment, visé à l'article 8, n° 1, litt. a, b, c et d dudit règlement particulier, se déclarant à l'entrée aux écluses, présentera le "certificat spécial" pour bateaux-citernes et pour bateaux spécialement construits et aménagés pour le transport de liquides combustibles en colis.

Article 75

Les bateaux-citernes suivront la route qu'indiquera le capitaine-commandant du port. Ils devront toujours prendre le chemin le plus court entre les installations et l'écluse.

Article 76

Avant d'entrer dans les bassins, le patron présente à l'éclusier un certificat, mentionnant la nature et la quantité des liquides transportés, suivant les symboles caractéristiques, comme il est mentionné à l'article 63.

Article 77

Au moins deux panneaux de 0,75 m. x 0,75 m. seront placés sur les bateaux-citernes à des endroits bien visibles, portant en caractères blancs et bien lisibles de 15 cm. de haut et 3 cm. de large, sur fond noir, les mots "Défense de fumer à bord et d'employer du feu et de la lumière".

Ces panneaux seront convenablement éclairés du coucher au lever du soleil.

Article 78

Il est défendu aux bâtiments qui ont déchargé des liquides combustibles à des installations spécialisées situées le long du fleuve ou des bassins, d'amarrer à d'autres lieux que ceux existants devant ces installations, sauf autorisation préalable du capitaine-commandant du port ou de son délégué.

Article 79

Des bateaux-citernes et des allôges ayant à bord des liquides combustibles afin d'approvisionner des bâtiments, ne sont admis dans les bassins que quand leur cargaison se compose uniquement de produits de la classe K3 et moyennant autorisation préalable du capitaine-commandant du port.

Article 80

A moins d'une autorisation du capitaine-commandant du port, le chargement et le déchargement de liquides combustibles sont strictement défendus à d'autres lieux que ceux spécialement équipés ou réservés à cet effet dans les bassins.

La demande d'autorisation mentionnera le point d'inflammabilité des liquides combustibles à manipuler, ainsi que leur quantité.

B. Du chargement et du déchargement des bateaux-citernesArticle 81

Les écoutilles doivent rester fermées soigneusement pendant les opérations de chargement et de déchargement. Les orifices de sondage ne peuvent rester ouverts que le temps strictement nécessaire pour

2) Tankbinnenvaartuigen

Artikel 74

Behoudens bijzondere voorschriften in dit reglement vervat is in het havengebied het "Bijzonder reglement nopens het vervoer van brandbare vloeistoffen op de binnenwateren" van toepassing.

Ieder schip, bedoeld in artikel 8, lid 1, litt. a, b, c en d van dit bijzonder reglement, zal bij het inklaeren aan de sluis het "bijzonder certificaat" voorleggen voor tankschepen en voor schepen in het bijzonder gebouwd en ingericht voor het vervoer van brandbare vloeistoffen in verpakking.

Artikel 75

Tankbinnenvaartuigen zullen de door de havenkapitein-commandant op te leggen vaarweg volgen.

Zij zullen steeds de kortst mogelijke weg tussen de instellingen en de sluis volgen.

Artikel 76

Alvorens de dokken in te varen zal de schipper aan de sasmeester een getuigschrift voorleggen met de opgave van de aard en de hoeveelheid van de vervoerde vloeistoffen volgens de kenmerkende lettertekens zoals deze zijn opgegeven in artikel 63.

Artikel 77

Minstens twee borden van 0,75 m x 0,75 m zullen op goed zichtbare plaatsen op de tankvaartuigen worden aangebracht met in duidelijke witte letters van 15 cm hoog en 3 cm dik, op zwarte grond, de woorden "Verbod aan boord te roken en vuur en licht te gebruiken".

Deze borden zullen van zonsopgang tot zonsondergang behoorlijk verlicht worden.

Artikel 78

Voor vaartuigen die brandbare vloeistoffen gelost hebben aan gespecialiseerde instellingen, gelegen aan de stroom of in de dokken, bestaat verbod tot meren aan andere aanlegplaatsen dan deze gelegen voor bedoelde instellingen, behoudens na voorafgaande toelating van de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Artikel 79

De tanklichters en de binnenvaartuigen die brandbare vloeistoffen aan boord hebben om schepen te bevoorraden worden in de dokken toegelaten wanneer hun lading behoort tot klasse K3 mits voorafgaande toelating van de havenkapitein-commandant.

Artikel 80

Het laden en het lossen van brandbare vloeistoffen is ten strengste verboden in de dokken, tenzij mits toelating van de havenkapitein-commandant, op andere plaatsen dan deze hiervoor bijzonder uitgerust of voorbehouden.

De aanvraag om toelating zal het ontvlammingspunt van de te behandelen brandbare vloeistoffen vermelden alsmede de hoeveelheid.

B. Laden en lossen van zee- en binnenvaarttankersArtikel 81

Tijdens het laden en het lossen moeten alle luiken zorgvuldig gesloten blijven. De peilopeningen zullen slechts open blijven gedurende de tijd die strikt nodig is voor de controles; zij zullen bovendien, zowel als de

effectuer les contrôles ; ils seront, ainsi que les tuyaux de ventilation, munis de coupe-flammes. L'équilibrage de pression dans les citernes se fera par ces dispositifs.

Après les opérations de chargement et de déchargement, les orifices de sondeje seront fermés, étanchés aux gaz.

Article 82

Le raccordement entre les tuyauteries fixées à terre et les tuyauteries du bord se fera au moyen de flexibles qui seront suspendus au-dessus du quai et seront conduits à bord par-dessus des nattes de coco ou autres matières similaires. Les flexibles doivent être en bon état et les raccordements devront être parfaitement étanchés. Les pompes aussi doivent être bien étanchées. L'utilisation d'outils en métal est défendue ; les marteaux à employer éventuellement seront en bois.

Article 83

Les visiteurs ne sont admis ni à bord des bâtiments, ni dans les environs du quai pendant les opérations de pompage ; les capitaines ou les patrons devront veiller au respect de cette prescription.

Article 84

Lors du chargement, les citernes des bateaux-citernes ne peuvent pas être remplies au-dessus de la marque indiquant le niveau.

Article 85

Pendant le chargement ou le déchargement de produits de la classe K1 ou K2 en colis, il est interdit de charger ou de décharger d'autres marchandises que des liquides en vrac.

Article 86

Pendant le chargement ou le déchargement de produits de la classe K1 ou K2, il est interdit sur les bateaux :

- a) d'avoir du feu ou de la lumière non-protégée ;
- b) d'utiliser des lampes mobiles et des lampes baladeuses dans les logements ;
- c) d'utiliser des appareils de chauffage électrique ;
- d) de fumer en quelque endroit que ce soit.

Article 87

Les élévateurs flottants ou les appareils utilisés pour produire de la vapeur, ne pourront être amarrés le long des bâtiments stationnés aux installations pétrolières ou chimiques situées le long du fleuve ou des bassins que moyennant autorisation préalable à délivrer par le capitaine-commandant du port ou son délégué.

Ces appareils, s'ils sont mus à la vapeur, devront être munis de pare-étincelles.

Aucune autorisation ne sera délivrée pendant que le bâtiment charge et/ou décharge des produits de la classe K1 et K2.

Article 88

Les combustibles liquides ou les produits inflammables en colis, appartenant à la classe K1, doivent être arrimés sur le pont. Il est interdit de fumer aux environs.

Les combustibles liquides ou les produits inflammables en colis, appartenant à la classe K2 ou K3, ne peuvent être transportés dans des cales où sont entreposés des explosifs ou d'autres matières explosives (y compris le carbure de calcium, ou d'autres matières qui, au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables, ou sont sujettes à l'inflammation spontanée ou qui sont facilement inflammables).

Il est interdit de fumer dans une cale où sont entreposés des produits de la classe K2 et K3.

vezuchtspijpen, van een doelmatig vlamkerend rooster worden voorzien. Doorheen deze roosters zal het gelijk ophouden van de druk in de tanks worden verwezenlijkt.

Na het laden of het lossen van een tank zullen de peilopeningen gaadicht worden afgesloten.

Artikel 82

De aansluiting van de vaste pijpleidingen der landinstelling met de pijpleidingen aan boord, zal geschieden door middel van slangen, die boven de kaai worden opgehangen en aan boord over cocosmatten of dergelijke worden geleid. De slangen moeten in zeer goede staat en de verbindingen volmaakt dicht zijn. Ook de pompen moeten goed dicht zijn. Het gebruik van metalen werktuigen is verboden. Eventueel te gebruiken hamers zullen van hout zijn.

Artikel 83

Tijdens het pompen mogen geen bezoekers worden toegelaten noch op het schip noch in de omgeving van de kaai. De gezagvoerders of de schippers zullen hiervoor moeten zorgen.

Artikel 84

Bij het laden mogen de tanks van de zee- en binnenvaartankers niet boven het daartoe aangebrachte merkteken worden gevuld.

Artikel 85

Het is verboden gedurende het laden of lossen van K1- of K2-produkten in verpakte toestand, andere goederen te laden of te lossen dan vloeistoffen in onverpakte toestand.

Artikel 86

Het is verboden gedurende het laden of het lossen van K1- of K2-produkten op de schepen :

- a) vuur of open licht te hebben;
- b) verplaatsbare lampen en handlampen te gebruiken in de verblijven;
- c) elektrische verwarmingstoestellen te gebruiken;
- d) waar ook aan boord te roken.

Artikel 87

Viottende hijstoestellen of toestellen tot het leveren van stoom zullen slechts mogen meren langzijde van vaartuigen geplaatst aan de petroleum- of chemische instellingen op de stroom of aan deze in de dokken, mits voorafgaande vergunning af te leveren door de havenkapitein-commandant of zijn afgevaardigde.

Deze toestellen dienen, indien zij door stoom bewogen worden, van vonkenvangers voorzien.

Geen toelating zal echter verstrekt worden zolang het vaartuig produkten behorende tot de klasse K1 en K2 lost en/of laadt.

Artikel 88

Brandbare vloeistoffen of ontvlambare produkten in verpakking behorende tot klasse K1, moeten aan dek gestuwd worden. Het is verboden in de nabijheid te roken

Brandbare vloeistoffen of ontvlambare produkten in verpakking, behorende tot de klassen K2 of K3, mogen niet aanwezig zijn in ruimten waarin zich springstoffen of andere ontplofbare stoffen (daaronder begrepen calciumcarbide, of andere stoffen welke met water brandbare gassen vormen, aan zelfontbranding onderhevig of licht brandbaar zijn) bevinden.

Het is verboden te roken in een ruim waarin zich K2- of K3-produkten bevinden.

4. Dispositions particulières à la darse sudArticle 88

L'accès à la darse sud est interdit à tout bâtiment, à l'exception :

1. des bateaux-citernes qui doivent charger ou décharger aux installations établies le long de ce bassin.
2. des bateaux de servitude ou des canots appartenant aux bâtiments visés sous 1 et aux bateaux-citernes qui ont déchargé ou chargé ; ces embarcations ne peuvent servir qu'au transport des membres de l'équipage à terre/à bord ;
3. des remorqueurs et autres bâtiments utilisés pendant les manoeuvres d'arrivée ou de départ des bâtiments visés sous 1 ;
4. des bâtiments autres que ceux visés sous 2 et qui à titre exceptionnel ont obtenu du capitaine-commandant du port l'autorisation de pénétrer dans la darse sud ; ils ne peuvent entrer dans ce bassin qu'au tout dernier moment avant le commencement des opérations bien spécifiées et doivent le quitter immédiatement après la fin de celles-ci ; ces bateaux ne peuvent jamais amarrer le long des bâtiments destinés au transport des liquides combustibles ; ils se tiendront à au moins 25 m. de ces bâtiments.

Article 90

Il est interdit en ce qui concerne la darse sud :

1. d'entrer dans le bassin ou d'y séjourner avec un bâtiment à bord duquel on fume ;
2. de s'y trouver avec un bâtiment dont les cheminées ne sont pas munies de pare-étincelles efficaces ;
3. d'amarrer le long des bateaux-citernes qui chargent, déchargent ou dégazent des bâtiments autres que des bateaux-citernes. Les capitaines ou les patrons des bateaux cités en premier lieu sont tenus d'avertir les capitaines ou les patrons qui enfreignent cette interdiction ;
4. de laisser approcher le long du bord, des remorqueurs ou d'autres bâtiments, ayant du feu à bord, aussi longtemps que les citernes ne sont pas fermées ;
5. de laisser ouverts les cofferdams et les citernes en dehors des opérations de déchargement, de chargement, de dégazage ou de prise d'échantillons.

Article 91

Le capitaine ou le patron dont le bâtiment est mouillé dans la darse sud doit veiller :

1. à ce que aucun feu ou aucune lumière non protégée ne soit allumés sur le pont et à ce que toute formation d'étincelles soit évitée ;
2. à ce que les cendres et les escarbilles provenant du nettoyage des feux, soient entièrement éteintes et froides quand elles sont montées sur le pont et que les mesures nécessaires soient prises afin qu'elles ne puissent tomber dans les eaux du bassin.

Article 92

Les concessionnaires des terrains situés dans la darse sud sont tenus de veiller à ce qu'à bord des bâtiments amarrés devant ces terrains, des panneaux portant l'interdiction de fumer soient placés à un

4. Bijkomende bepalingen geldend voor het zuidelijk insteekdokArtikel 88

Aan alle vaartuigen is de invaart tot het zuidelijk insteekdok ontzegd behalve aan :

- 1) tankvaartuigen welke aan de instellingen, langsheen dit dok opgericht, komen laden/lossen;
- 2) werkboden of roeiboden, toebehorende aan de vaartuigen bedoeld in § 1 en aan de tankvaartuigen, die aldaar gelost/geladen hebben; van deze werk- of roeiboden mag dan enkel gebruik gemaakt worden voor het vervoer van bemanningsleden van/naar boord;
- 3) sleepboten en andere vaartuigen dienstig in verband met de manoeuvres van aankomst of vertrek van de vaartuigen sub § 1;
- 4) vaartuigen, andere dan diegene bedoeld in § 2, die, te uitzonderlijke titel, van de havenkapitein-commandant toegang tot het zuidelijk insteekdok hebben gekregen, dit dok slechts mogen invaren kort voor de aanvang van de wel omschreven bewerkingen en het dok dadelijk na het beëindigen van de bewerkingen moeten verlaten. Deze vaartuigen mogen nooit meren naast schepen, bestemd voor het vervoer van brandbare vloeistoffen. Zij zullen steeds ten minste een tussenruimte van 25 meter met deze schepen in acht nemen.

Artikel 90

Het is verboden wat het zuidelijk insteekdok betreft :

- 1) in het dok te komen of aldaar te verblijven met een vaartuig waarop geroookt wordt;
- 2) zich aldaar met een vaartuig te bevinden waarvan de schoorstenen niet van degelijke vonkenvangers zijn voorzien;
- 3) aan andere dan tankschepen zich nevens tankschepen, die laden, lossen of ontgassen, te meren. De gezagvoerders of de schippers van deze laatste schepen zijn gehouden de aandacht van de gezagvoerders of de schippers, die dit verbod overtreden, hierop te vestigen;
- 4) zolang de tanks niet gesloten zijn, sleepboten of andere schepen welke vuur aan boord hebben, langs zij toe te laten;
- 5) tanks en koffordammen open te houden wanneer dit niet noodzakelijk is voor de bewerkingen van lossen, laden of ontgassen of het nemen van stalen.

Artikel 91

De gezagvoerder of de schipper die zich met zijn vaartuig in het zuidelijk insteekdok bevindt is verplicht ervoor te zorgen:

- 1) dat aan dek geen open vuur of licht gemaakt en het vormen van vonken voorkomen wordt;
- 2) dat bij het reinigen der vuren de as en de sintels volledig gedoofd en gekoeld zijn wanneer zij aan dek worden gebracht en dat maatregelen worden getroffen om te beletten dat zij in het water van het dok terechtkomen.

Artikel 92

De vergunninghouders van de terreinen gelogen aan het zuidelijk insteekdok zijn verplicht ervoor te zorgen dat aan boord van de voor die terreinen gemeerd liggende vaartuigen, door middel van borden, op een voldoende

nombre suffisant d'endroits appropriés. Les capitaines ou les patrons sont obligés de permettre aux concessionnaires d'observer cette obligation.

Les caractères des inscriptions auront une hauteur de 10 centimètres sur 15 mm de large.

Article 93

Aux lieux de chargement et de déchargement, les concessionnaires placeront des extincteurs, dont le nombre et le type sont approuvés par le service communal d'incendie.

Ces appareils doivent toujours se trouver en bon état de fonctionnement ; il seront inspectés au moins une fois par an, aux frais des concessionnaires, par le service d'incendie. Le certificat, délivré à cette occasion doit pouvoir être présenté à tout instant.

Article 94

Les capitaines ou les patrons des bâtiments-citernes amarrés dans la darse sud veilleront à avoir toujours à bord un nombre suffisant de personnes compétentes pour assurer le service de garde.

Article 95

L'accès aux environs immédiats de la darse sud ainsi que l'accès aux bâtiments y amarrés, est interdit aux personnes qui n'y sont pas appelées par leurs occupations.

5. Dispositions relatives aux installations non situées dans la darse sud.

Article 96

Les dispositions particulières à la darse sud sont également applicables aux autres endroits du port dans une zone située devant les postes d'amarrage :

- a) des installations qui stockent, raffinent ou manipulent des combustibles liquides ;
- b) des entreprises qui dégazent et nettoient les navires, c'est-à-dire déchargent et traitent des résidus d'huiles liquides, des eaux de ballast et des mélanges liquides d'huiles et d'eau.

Cette zone est déterminée par la longueur du front d'eau des installations, prolongées à chaque extrémité de 50 mètres mesurés perpendiculairement, à partir du dernier bâtiment de la rangée vers le milieu du bassin. Ces zones dangereuses seront signalées par des panneaux éclairés portant la mention "Défense d'amarrer sans autorisation".

CHAPITRE VI FAITS DANGEREUX OU INCOMMODANTS

Article 97

Les dispositions de l'article 73 s'appliquent aux réparations à exécuter aux bateaux-citernes (de navigation intérieure) à flot.

aantal geschikt geachte plaatsen, op duidelijke wijze, het bestaan van het verbod om te roken wordt ter kennis gebracht. De gezagvoerder of de schipper van dergelijke vaartuigen is verplicht toe te laten dat de vergunninghouders dit voorschrift nakomen.

De letters van de opschriften der borden zullen een hoogte hebben van 10 centimeter en een dikte van 15 millimeter.

Artikel 93

Op de laad- en losplaatsen moeten de vergunninghouders van de gronden aan het zuidelijk insteekdok de nodige blusapparaten in gereedheid plaatsen waarvan de aard en het aantal goedgekeurd zijn door de gemeentelijke brandweerdienst.

Deze apparaten moeten zich bestendig in goede staat van werking bevinden; ze worden ten minste éénmaal per jaar door de brandweerdienst op kosten van de vergunninghouders onderzocht. Het daarbij afgeleverd certificaat moet steeds kunnen worden getoond.

Artikel 94

De gezagvoerders of de schippers van tankvaartuigen, in het zuidelijk insteekdok gemeerd, zullen zorg dragen dat aan boord steeds een voldoende aantal voor bewakingsdienst bevoegde personen aanwezig zijn.

Artikel 95

De toegang tot de naaste omgeving van het zuidelijk insteekdok en ook de toegang tot de schepen die zich daarin bevinden, is verboden aan personen die er niet door hun werkzaamheden geroepen zijn.

5. Bepalingen die gelden voor instellingen niet gelegen aan het zuidelijk insteekdok

Artikel 96

De bijzondere bepalingen die gelden voor het zuidelijk insteekdok zijn ook op de andere plaatsen in de haven van toepassing op een zone gelegen voor de meergelegenheden:

- a) van de instellingen die brandbare vloeistoffen stockeren, raffineren of behandelen;
- b) van de ondernemingen voor het ontgassen en reinigen van schepen, t.w. voor het ontvangen en het bewerken van vloeibare olierestanten, ballastwaters en vloeibare olie- en watermengsels.

Als betrokken zone wordt genomen de lengte van het waterfront der instellingen, vergroot aan beide uiteinden met 50 meter, op een diepte van 50 meter, loodrecht gemeten vanaf het buitenste gemeerde schip, naar het midden van het dok toe. Deze gevaarzones zullen aangeduid worden door verlichte borden met de vermelding "Verboden te meren zonder toelating".

Hoofdstuk 6 : Handelingen die gevaar of hinder met zich brengen

Artikel 97

Voor tankbinnenvaartuigen waaraan herstellingswerken in vlottende toestand dienen uitgevoerd gelden dezelfde voorschriften als gesteld in artikel 73.

Article 98

Il est interdit de laisser échapper des gaz qui pourraient présenter un danger ou une nuisance pour le voisinage.

Article 99

Le capitaine ou le patron qui a transporté sous le pont des liquides inflammables ou des combustibles liquides et dont le bâtiment n'a pas été entièrement dégazé, est tenu d'en informer le service de remorquage ou son délégué, lorsqu'il demande l'assistance de remorqueurs.

Article 100

Le capitaine-commandant du port sera informé préalablement de l'intention de désinfecter entièrement ou partiellement des bâtiments, ainsi que de la composition du gaz à employer.

Les dispositions réglementaires concernant l'emploi de l'acide cyanhydrique et toute substance susceptible de le dégager, pour la destruction des rongeurs et des insectes et celles concernant la lutte contre la peste sont applicables à la désinfection et/ou à la destruction de rongeurs et d'insectes à bord des bâtiments.

**CHAPITRE VII
PRESCRIPTIONS SANITAIRES**

Article 101

1. Les capitaines et les patrons des bâtiments sont tenus d'observer strictement les directives en matière de mesures préventives imposées par le bourgmestre sur les indications de l'inspecteur d'hygiène de l'Etat.
2. Les cas suspects de maladies qui pendant le voyage et/ou pendant le séjour dans le port se seraient déclarés, parmi les membres de l'équipage, seront portés immédiatement à la connaissance du bourgmestre et de l'inspecteur d'hygiène compétent de l'Etat.

Article 102

L'utilisation de l'eau de rivière et des bassins est interdite pour la consommation ou pour la préparation des aliments, de même que non-bouillie pour la vaisselle et le nettoyage des légumes, des fruits, etc...

Article 103

Les balayures des cales rassemblées sur le pont doivent être humectées ou couvertes de telle manière qu'elles ne puissent pas provoquer de la poussière.

Ces balayures ainsi que les déchets de cuisine ou autres doivent être déposés à terre aux endroits destinés à cette fin. La conservation à bord n'est autorisée que dans des réservoirs ou des réceptacles couverts.

En vertu de l'article 30, il est strictement interdit de jeter des balayures ou des déchets de toute nature dans l'eau.

Artikel 98

Het is verboden gassen op zodanige wijze te laten ontsnappen dat daardoor gevaar of hinder kan ontstaan voor de omgeving.

Artikel 99

De gezagvoerder of de schipper die aan boord van zijn vaartuig ontvlambare vloeistoffen of brandbare vloeistoffen onder dek heeft gehad en wiens vaartuig niet volledig is ontgast, is verplicht wanneer hij de bijstand van sleepboten aanvraagt de sleepdienst of diens afgevaardigde hiervan in kennis te stellen.

Artikel 100

Van het voornemen om vaartuigen geheel of gedeeltelijk met ontsmettingsgassen te doen behandelen, moet aan de havenkapitein-commandant kennis gegeven worden met gelijktijdige vermelding van de samenstelling van het te gebruiken gas.

De reglementaire voorschriften betreffende het gebruiken van blauwzuur en van andere stoffen waaruit het kan ontstaan, voor het verdelgen van knaagdieren en insecten en deze houdende voorziening van de algemene maatregelen tot afwendig van de pest, zijn van toepassing bij het ontsmetten en/of het verdelgen van knaagdieren en insecten aan boord van vaartuigen.

Hoofdstuk 7 : Hygiënische voorschriftenArtikel 101

- 1) De gezagvoerders en de schippers van de vaartuigen zijn verplicht de onderrichtingen in verband met de te treffen voorbehoedende maatregelen, hun door de burgemeester op aanduiding van de gezondheidsinspecteur van het Rijk verstrekt, strikt na te leven.
- 2) Ziektegevallen van verdachte aard die zich onder de bemanning zouden geopenbaard hebben tijdens de reis en/of het verblijf in de haven, moeten onmiddellijk ter kennis gebracht worden van de burgemeester en van de bevoegde gezondheidsinspecteur van het Rijk.

Artikel 102

Het gebruik van rivierwater of dokwater om te drinken of voor het bereiden van spijzen evenals het ongekookt gebruik van dit water voor het reinigen van eet-, drink- en kookgerief, groenten, vruchten en zo meer, is verboden.

Artikel 103

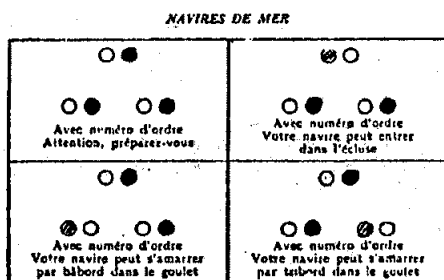
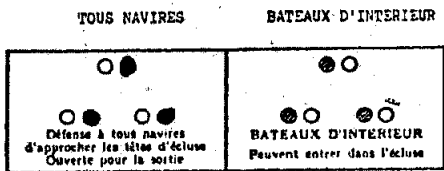
Het aan dek verzamelde opveegsel uit de ruimten moet bevochtigd of afgedekt zijn op zo'n wijze dat geen stof kan veroorzaakt worden.

Dit opveegsel alsmede keuken- of andere afval moeten in de daartoe bestemde ruimten, aan land opgesteld, gestort worden. Zo het aan boord bewaard wordt is zulks toegelaten in gesloten vergaarbakken of vaten.

Zoals voorgeschreven bij artikel 30 is het ten strengste verboden opveegsel of afval van enigerlei aard in het water te werpen.

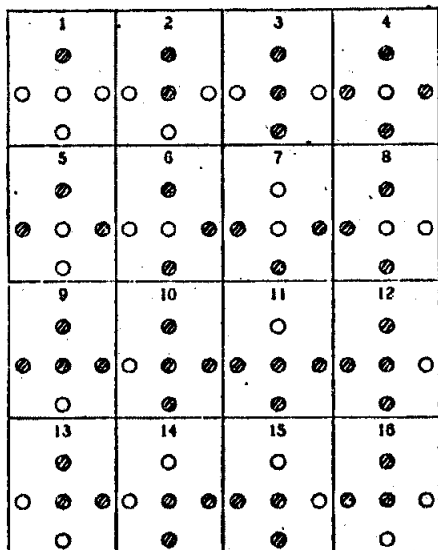
ANNEXE (Chapitre III - article 37)

1. Signification des signaux à l'écluse de Kalleo.



● - Rouge
 ● (diagonal lines) - Vert
 ○ - Blanc

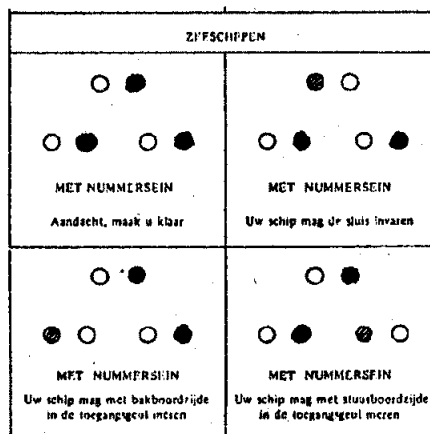
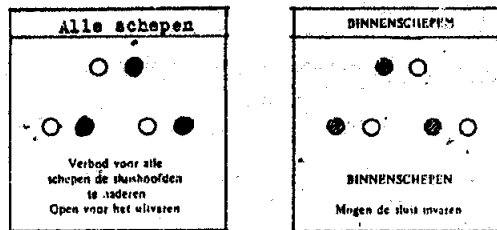
2) NUMEROS D'ORDRE A L'ECLUSE DE KALLO.



● (diagonal lines) - Jaune
 ○ - Blanc

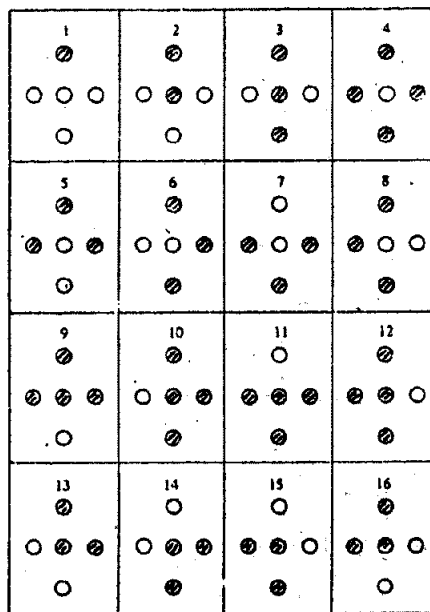
Beheugsel (Hoofdstuk III - artikel 27)

I. Betekenis van de aan de sluis te Kalleo getoonde seinen



● - Rood
 ● (diagonal lines) - Groen
 ○ - Wit

II. Aanduiding van de beurtnummers aan de sluis te Kalleo



● (diagonal lines) - Geel
 ○ - Wit

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 août 1983.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 83 — 1643

23 AOUT 1983. — Arrêté ministériel portant adaptation pour 1984 des montants des redevances sur les appareils récepteurs de radiodiffusion, établis par la loi du 26 janvier 1960

Le Secrétaire d'Etat aux Postes, Télégraphes et Téléphones,

Vu la loi du 26 janvier 1960 relative aux redevances sur les appareils récepteurs de radiodiffusion (1), modifiée par les lois du 7 août 1961 (2), 24 juin 1963 (3), 10 octobre 1967 (4), 14 janvier 1968 (5), 23 juillet 1972 (6), notamment les articles 1, 2, 3, 3bis, 4 et 10 et 24 décembre 1976, notamment les articles 15, 16, 18 et 20 (7);

Vu l'arrêté royal du 29 janvier 1960 relatif à l'exécution de la loi du 26 janvier 1960 (8) modifié par les arrêtés royaux des 8 septembre 1964 (9), 9 septembre 1967 (10) et 1er février 1974 (11), notamment l'article 4;

Vu l'arrêté royal du 18 novembre 1959 relatif à la suppression des fractions de franc dans la comptabilité des administrations et services du département des Communications autres que l'Administration des Postes (12), notamment l'article 1er;

Vu les fluctuations de l'indice des prix à la consommation du Royaume entre les mois de juin 1982 (13) et de juin 1983 (14);

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 (15), notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

- (1) *Moniteur belge* du 6 février 1960.
- (2) *Moniteur belge* du 6 septembre 1961.
- (3) *Moniteur belge* du 5 juillet 1963.
- (4) *Moniteur belge* du 31 octobre 1967.
- (5) *Moniteur belge* du 6 mars 1968.
- (6) *Moniteur belge* du 2 septembre 1972.
- (7) *Moniteur belge* du 28 décembre 1976.
- (8) *Moniteur belge* du 6 février 1960.
- (9) *Moniteur belge* du 29 septembre 1964.
- (10) *Moniteur belge* du 14 décembre 1967.
- (11) *Moniteur belge* du 11 avril 1974.
- (12) *Moniteur belge* du 2 décembre 1959.
- (13) *Moniteur belge* du 30 juin 1982.
- (14) *Moniteur belge* du 30 juin 1983.
- (15) *Moniteur belge* du 21 mars 1973.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 8 augustus 1983.

BOUDEWIJN,

Van Koningswege :

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 83 — 1643

23 AUGUSTUS 1983. — Ministerieel besluit houdende aanpassing voor 1984 van het kijk- en luistergeld voor de toestellen voor het ontvangen van radio-omroepzendingen, vastgesteld door de wet van 26 januari 1960

De Staatssecretaris voor Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Gelet op de wet van 26 januari 1960 betreffende het kijk- en luistergeld voor de toestellen voor het ontvangen van radio-omroepzendingen (1), gewijzigd bij de wetten van 7 augustus 1961 (2), 24 juni 1963 (3), 10 oktober 1967 (4), 14 januari 1968 (5), 25 juli 1972 (6), inzonderheid op de artikelen 1, 2, 3, 3bis, 4 en 10 en 24 december 1976, inzonderheid op de artikelen 15, 16, 19 en 20 (7);

Gelet op het koninklijk besluit van 29 januari 1960 (8) betreffende de uitvoering van de wet van 26 januari 1960, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 8 september 1964 (9), 9 september 1967 (10) en 1 februari 1974 (11), inzonderheid op artikel 4;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 november 1959 betreffende de afschaffing van de frankgedeelten in de comptabiliteit van de besturen en diensten van het departement van Verkeerswezen, andere dan het Bestuur der Posterijen (12), inzonderheid op artikel 1;

Gelet op de schommelingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen van het Koninkrijk tussen de maanden juni 1982 (13) en juni 1983 (14);

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 (15), inzonderheid op het artikel 3, § 1, gewijzigd door de wet van 9 augustus 1980;

- (1) *Belgisch Staatsblad* van 6 februari 1960.
- (2) *Belgisch Staatsblad* van 6 september 1961.
- (3) *Belgisch Staatsblad* van 5 juli 1963.
- (4) *Belgisch Staatsblad* van 31 oktober 1967.
- (5) *Belgisch Staatsblad* van 6 maart 1968.
- (6) *Belgisch Staatsblad* van 2 september 1972.
- (7) *Belgisch Staatsblad* van 28 december 1976.
- (8) *Belgisch Staatsblad* van 6 februari 1960.
- (9) *Belgisch Staatsblad* van 29 september 1964.
- (10) *Belgisch Staatsblad* van 14 december 1967.
- (11) *Belgisch Staatsblad* van 11 april 1974.
- (12) *Belgisch Staatsblad* van 2 december 1959.
- (13) *Belgisch Staatsblad* van 30 juni 1982.
- (14) *Belgisch Staatsblad* van 30 juni 1983.
- (15) *Belgisch Staatsblad* van 21 maart 1973.