

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 92 — 2596

**23 SEPTEMBER 1992. — Koninklijk besluit
houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde**

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

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

Gelet op de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart, inzonderheid hoofdstuk V;

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

Gelet op het advies van de Raad van State;

Cp de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Algemene bepalingen

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

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

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

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

Art. 2. In dit reglement wordt verstaan onder :

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

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

3° zeetankschip : een zeeschip gebouwd voor het vervoer in bulk van ontvlambare vloeistoffen, van vloeibaar gas, van chemicaliën of geschikt voor dat vervoer;

4° binnenschip : een schip dat gewoonlijk de binnenwateren bevaart of hiertoe bestemd is;

5° samenstel : een sleep, een duwstel of een gekoppeld samenstel;

6° plezierboot : een schip dat, al dan niet gebruik voor winstgevendende verrichtingen onder welke vorm ook, aan pleziervaart doet of hiertoe bestemd is;

7° vaarwater : het gedeelte van de bij artikel 1 bedoelde wateren dat voor schepen bevaarbaar is;

8° vaargeul : het gedeelte van het vaarwater dat betond of bebakend is;

9° kapitein of schipper : degene die over het schip of het samenstel het gezag voert of die het gezag in feite waarneemt;

10° « dag » en « nacht » : de periode gelegen tussen de officiële zonsopgang en zonsondergang en omgekeerd;

11° S.O.L.A.S. : het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, alsmede het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978 en alle latere wijzigingen;

12° I.M.O. : Internationale Maritieme Organisatie;

13° I.M.D.G. Code : de bepalingen van de Internationale maritieme Code voor gevaarlijke goederen opgemaakt door de I.M.O. en van artikel 108 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 23 mei 1985;

**MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

F. 92 — 2596

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

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

Vu la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, notamment le chapitre V;

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions générales

Article 1^{er}. § 1^{er}. Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et à ses dépendances, ainsi qu'aux ports en communication libre avec le fleuve.

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

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

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

Art. 2. Dans le présent règlement, on entend par :

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

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

3° navire-citerne : tout navire construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides inflammables, de gaz liquéfié, de produits chimiques ou apte à ce transport;

4° bateau fluvial : tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

5° convoi : un convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;

6° bateau de plaisance : tout bateau faisant, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux, sous quelque forme que ce soit, de la navigation de plaisance ou y étant destiné;

7° voie navigable : la partie des eaux visées à l'article 1^{er} qui est navigable pour des bateaux;

8° chenal : la partie balisée de la voie navigable;

9° capitaine ou patron : toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou en assumant en fait le commandement;

10° « jour » et « nuit » : la période située entre l'heure officielle du lever du soleil et celle de son coucher et vice versa;

11° S.O.L.A.S. : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974 et le Protocole de 1978 relatif à cette Convention et l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978 et tous amendements ultérieurs;

12° O.M.I. : Organisation maritime internationale;

13° I.M.D.G. Code : les stipulations du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985;

14° I.M.O. Gas Carrier Codes : de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O., en deze van het ministerieel besluit van 17 juli 1981 betreffende aanvullende voorschriften voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren;

15° I.M.O. Bulk Chemical Code : de voorschriften voor bouw en uitrusting van zeeschepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, uitgegeven door de I.M.O. en deze van het ministerieel besluit van 24 juni 1975 betreffende aanvullende voorschriften voor schepen die gevaarlijke stoffen in bulk vervoeren, laatst gewijzigd bij het ministerieel besluit van 12 april 1983;

16° I.M.O. Code of Safe Practice for solid bulk cargoes : de voorschriften betreffende het veilig laden en vervoeren van stortgoederen, uitgegeven door de I.M.O.;

17° A.D.N.R. : Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn;

18° de beheerder : de eigenaar van de Beneden-Zeeschelde of degenen die hij met het beheer ervan heeft gelast.

HOOFDSTUK II. — Bepalingen betreffende de scheepvaart

Afdeling I. — Algemeenheden

Art. 3. § 1. Geen schip of samenstel wordt op de Beneden-Zeeschelde toegelaten indien het ingevolge de aard of de toestand van zijn voortstuwingsmiddelen of stuurinrichting niet op veilige wijze de stroom kan bevaren.

§ 2. Behoudens andersluidende bepalingen moet ieder schip op de romp of op de bovenbouw, op een goed zichtbare plaats, zijn naam en die van zijn thuishaven voeren.

Die namen moeten in duidelijk met de achtergrond contrasterende letters aangebracht worden en bij helder weer op een afstand van minstens 50 m. leesbaar zijn. Zijn die namen op de zijkant van het schip aangebracht, dan moeten ze aan beide zijden voorkomen.

§ 3. Zeeschepen moeten overdag hun nationale vlag voeren. Alle andere schepen hijsen hun nationale vlag op verzoek van de Antwerpse waterschout.

Art. 4. Niemand mag, hetzij vrijwillig hetzij onvrijwillig, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengen of de scheepvaart vertragen door nalatigheid of onbekwaamheid of door manoeuvres uitgevoerd in staat van dronkenschap of in een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende, opwekkende of hallucinatieverwekkende middelen.

Art. 5. Iedere kapitein of schipper die buiten de vaargeul vaart doet dat op eigen risico en gevaar.

Afdeling II. — Ankeren van schepen

Art. 6. § 1. Schepen kunnen ankeren op de volgende ankerplaatsen :

- a) in de « Schaar van de Oude Doel »;
- b) onder de linkeroever, bezuiden de lichtenlijn van Liefkenshoek;
- c) onder de rechteroever, stroomopwaarts van het baken « Meestooft », met dien verstande dat :

1° zeeschepen in deze ankerplaats zo dicht mogelijk bij de rechteroever moeten ankeren,

en 2° andere schepen in het zuidelijk deel van deze ankerplaats eveneens zo dicht mogelijk bij de rechteroever, moeten ankeren;

§ 2. Onverminderd het bepaalde in de paragrafen 3 tot 5 van dit artikel en in de artikelen 8 en 33 mag geankerd worden in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en het verlengde van de rechte lijn getrokken door de richtingspalen van het « Boomke », met dien verstande dat :

- 1° zeeschepen moeten ankeren aan de rand van de vaargeul, en
- 2° andere schepen zo dicht mogelijk bij de oever ten anker moeten komen.

§ 3. In het belang van een veilige scheepvaart mogen de ambtenaren en bedienden van de beheerder de in § 1 en § 2 vermelde ankerplaatsen bestemmen voor door hen aangeduide schepen.

§ 4. In het in § 2 bedoelde gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, is het in ieder geval verboden te ankeren :

1° tussen het midden van de vaargeul en de rechteroever, vanaf de zuidelijke grens van de Beneden-Zeeschelde tot aan de rechte lijn getrokken over de stroom vanuit het sectorenlicht 150 m bewesten van het westelijk hoofd van de toegangseul tot de Royerssluis;

14° I.M.O. Gas Carrier Codes : les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;

15° I.M.O. Bulk Chemical Code : les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983;

16° I.M.O. Code of Safe Practice for solid bulk cargoes : les prescriptions concernant le chargement et le transport sûrs des matières en vrac, publiées par l'O.M.I.;

17° A.D.N.R. : Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin;

18° le gestionnaire : le propriétaire de l'Escaut maritime inférieur ou celui qu'il a chargé de la gestion du fleuve.

CHAPITRE II. — Dispositions concernant la navigation

Section Ire. — Généralités

Art. 3. § 1^{er}. Aucun bateau ni convoi n'est admis sur l'Escaut maritime inférieur si la nature ou l'état de ses moyens de propulsion ou de son appareil à gouverner ne lui permet pas de naviguer en toute sécurité sur le fleuve.

§ 2. Sauf dispositions contraires particulières, tout bateau doit porter à un endroit bien visible de la coque ou de la superstructure, son nom et celui de son port d'attache.

Ces noms doivent être apposés en lettres contrastant nettement avec le fond et lisibles, par temps clair, à une distance de 50 m au moins. Si ces noms sont apposés sur le flanc, ils doivent figurer des deux côtés.

§ 3. Les navires sont tenus d'arborer leur pavillon national pendant le jour. Tous les autres bateaux hissent leur pavillon national à la demande du commissaire maritime d'Anvers.

Art. 4. Nul ne peut, volontairement ou involontairement, porter atteinte à la sécurité de la navigation ou retarder la navigation par négligence ou incapacité, ou par des manoeuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de stupéfiants, d'excitants ou d'hallucinogènes.

Art. 5. Tout capitaine ou patron qui navigue hors du chenal le fait à ses risques et périls.

Section II. — Mouillage des bateaux

Art. 6. § 1^{er}. Les bateaux peuvent mouiller dans les zones suivantes destinées à cet effet :

- a) dans le « Schaar van de Oude Doel »;
- b) sous la rive gauche, au sud des feux d'alignement de « Liefkenshoek »;
- c) sous la rive droite, en amont de la balise du « Meestooft », étant entendu que :

1° les navires doivent mouiller dans cette zone de mouillage aussi près que possible de la rive droite, et que

2° les autres bateaux doivent mouiller dans la partie sud de cette zone, également aussi près que possible de la rive droite;

§ 2. Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 3 à 5 du présent article et aux articles 8 et 33, il est permis de mouiller dans la partie de l'Escaut maritime inférieur située entre le prolongement de la ligne droite tracée entre les deux poteaux d'alignement, placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers, et le prolongement de la ligne droite tracée entre les poteaux d'alignement du « Boomke », étant entendu que :

- 1° les navires doivent mouiller le long du bord du chenal, et que
- 2° les autres bateaux, doivent mouiller aussi près que possible de la rive.

§ 3. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les fonctionnaires et agents du gestionnaire peuvent réserver les zones de mouillage visées aux § 1^{er} et § 2, à des bateaux qu'ils désignent.

§ 4. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur visée au § 2, il est en tout cas interdit de mouiller :

1° entre le milieu du chenal et la rive droite, à partir de la limite sud de l'Escaut maritime inférieur jusqu'à la ligne droite tracée en travers du fleuve à partir du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de la tête ouest du chenal d'accès à l'écluse de Royers;

2° in de zone begrensd, ten zuiden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m, stroomopwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de zuidereinden van de aan beide oevers gelegen pontons (oud Sint-Anna) verbindt, en ten noorden, door een rechte lijn welke op een afstand van 200 m, stroomafwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de noordereinden van deze pontons verbindt.

§ 5. In het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde, gelegen tussen de in § 4, 2° bepaalde zone en een rechte lijn getrokken dwars over de stroom ter hoogte van de noordkant van het loodswezengebouw, mogen alleen zeeschepen met een lengte over alles van 90 m of minder ankeren mits de ambtenaren en bedienden van de beheerder toestemming verlenen. Zeeschepen met een lengte over alles van meer dan 90 m, die bestemd zijn voor of komen van de Boven-Zeeschelde en loodsverrichtingen moeten uitvoeren of douane, immigratie- en andere formaliteiten vervullen, moeten daartoe op de rede van Oosterweel ankeren.

§ 6. Onverminderd het bepaalde in § 1, mogen schepen in de Beneden-Zeeschelde ankeren stroomafwaarts van de richtingspalen van het « Boomke ». Behalve wanneer het onmogelijk is ankeren zij zo dicht mogelijk aan de rand van de vaargeul zodanig dat de doorgaande vaart niet wordt belemmerd.

Het is echter verboden :

1° zich op te houden of te ankeren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen, of in de nabijheid van één van die plaatsen, zo dat andere schepen daarvan hinder ondervinden;

2° aan schepen met geringe diepgang in de vaargeul te ankeren.

§ 7. Het is verboden te ankeren aan de zijde van het vaarwater waar het teken is geplaatst bestaande uit een vierkant wit bord met rode boord en rode diagonaal vanuit de linker bovenhoek naar de rechter benedenhoek, met daarop een zwart anker met de hals naar boven gericht.

Afdeling III. — Meren van schepen

Art. 7. § 1. Het is verboden af te meren vóór of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke, in bochten of lichtenlijnen of in de nabijheid van één van die plaatsen, zo dat andere schepen daarvan hinder ondervinden.

§ 2. Een aan de Scheldekade gemeerd schip met een lengte over alles van meer dan 180 m mag twee of drie rijen kleinere schepen, en dat met een lengte van 180 m of minder mag een onbepaald aantal kleinere schepen langs zij hebben liggen, op voorwaarde dat de totale in beslag genomen breedte gerekend vanaf de kademuur tot en met het buitenste schip niet meer dan 50 m bedraagt.

Voor de Scheldekaden nrs. 27 en 28 mag die breedte niet meer dan 40 m en voor nrs. 29 en 28 niet meer dan 32 m bedragen.

Voor de toepassing van deze paragraaf wordt de stroomwaartse buitenrand van de ponton aan de rechteroever als kademuur beschouwd.

§ 3. Wanneer geen zeeschepen aan de Scheldekaden nrs. 29 tot 26 gemeerd liggen mogen binnenschepen bestemd voor de Kattendijksluis aldaar tijdelijk meren, op voorwaarde dat de totale in beslag genomen breedte gerekend vanaf de kademuur tot en met het buitenste schip respectievelijk niet meer dan 40 m aan kaden nrs. 27 en 26, en 32 m aan kaden nrs. 29 en 28 bedraagt.

§ 4. De dukdalven, gelegen tussen de Kattendijk- en de Royerssluis mogen slechts gebruikt worden voor het tijdelijk meren van binnenschepen, met voorrang voor die welke niet over mechanische voorstuwingsmiddelen beschikken. De aldaar gemeerde schepen mogen, in noordelijke richting, niet meer dan 5 m buiten de meest noordelijke dukdalf uitsteken en de gezamenlijke breedte van die schepen mag niet groter zijn dan 36 m.

§ 5. Schepen bestemd voor de Kattendijksluis, moeten, indien zij niet in de gelegenheid zijn tussen de Royerssluis en het Bonapartedok te meren, in afwachting dat ze de sluis kunnen binnenvaren, ten anker komen onder de linkeroever, onverminderd de toepassing van artikel 6, § 3 en § 4 en van de artikelen 8 en 33.

§ 6. Onder alle omstandigheden kan de havenkapitein van Antwerpen, of zijn gemachtigde, de plaats tussen de Royerssluis en het Bonapartedok geheel of gedeeltelijk doen ontruimen.

§ 7. Schepen die in de stroom aan laad- en lossteigers gemeerd liggen, mogen slechts één binnenschip langs zij laten liggen op voorwaarde dat de Schelde-Inlichtingen-Dienst daarvan onverwijld in kennis wordt gesteld.

§ 8. De aan de ponton van de linkeroever (oud Sint-Anna) gemeerde schepen mogen niet meer dan 20 m breedte, gerekend vanaf de stroomwaartse rand van de ponton tot en met het buitenste schip, in beslag nemen.

2° dans la zone délimitée, au sud, par une ligne droite tracée à une distance de 200 m en amont, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités sud des pontons des deux rives (ancien passage d'eau de Sint-Anna), et au nord, par une ligne droite tracée à 200 m en aval, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités nord de ces pontons.

§ 5. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur, située entre la zone visée au § 4, 2° et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur de la façade nord du bâtiment du service du pilotage, seuls peuvent mouiller des navires d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 90 m à condition que les fonctionnaires et agents du gestionnaire en aient donné l'autorisation. Les navires d'une longueur hors tout supérieure à 90 m, en provenance ou à destination de l'Escaut maritime supérieur et qui devraient procéder à des opérations de pilotage ou remplir des formalités de douane, d'immigration et autres, doivent mouiller en rade d'Oosterweel.

§ 6. Sans préjudice des dispositions du § 1^{er}, tout bateau peut mouiller dans l'Escaut maritime inférieur en aval des poteaux d'alignement du « Boomke ». Sauf en cas d'impossibilité, ces bateaux mouilleront le plus près possible du bord du chenal, de manière à ne pas gêner la navigation.

Il est toutefois interdit :

1° de s'attarder ou de mouiller devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux;

2° à tout bateau ayant un faible tirant d'eau, de mouiller dans le chenal.

§ 7. Il est interdit de mouiller du côté de la voie navigable où est placé le signal composé d'un panneau carré blanc à bord rouge et à diagonale rouge reliant l'angle supérieur de gauche à l'angle inférieur de droite avec au milieu, en couleur noire, une ancre placée le collet vers le haut.

Section III. — Amarrage des bateaux

Art. 7. § 1^{er}. Il est interdit d'amarrer devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux.

§ 2. Un bateau amarré à quai le long de l'Escaut et dont la longueur hors tout dépasse 180 mètres, peut accueillir le long du bord, deux ou trois rangées de bateaux de plus petites dimensions, et tout bateau dont la longueur est de 180 m ou moins peut accueillir un nombre indéfini de bateaux de plus petites dimensions, à condition que la largeur totale occupée, à partir du mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 50 m.

Cette largeur ne peut dépasser 40 m pour les quais de l'Escaut n^{os} 27 et 26, et 32 m pour les quais n^{os} 29 et 28.

Pour l'application du présent paragraphe le bord extérieur côté fleuve du ponton de la rive droite, est considéré comme mur de quai.

§ 3. Lorsqu'aucun navire n'est amarré aux quais de l'Escaut n^{os} 29 à 26, les bateaux fluviaux destinés à l'écluse Kattendijk peuvent y amarrer temporairement à condition que la largeur totale occupée, calculée depuis le mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 40 m aux quais n^{os} 27 et 26 et 32 m aux quais n^{os} 29 et 28.

§ 4. Les ducs d'albe situés entre les écluses Kattendijk et de Royers ne peuvent être utilisés que pour l'amarrage temporaire de bateaux fluviaux, avec priorité à ceux qui ne disposent pas de moyens de propulsion mécanique. Les bateaux y amarrés ne peuvent dépasser de plus de 5 m vers le nord, le duc d'albe situé le plus au nord, et la largeur occupée par l'ensemble de ces bateaux ne peut dépasser 36 m.

§ 5. Sans préjudice de l'application des articles 6, § 3 et § 4, et des articles 8 et 33, les bateaux destinés à l'écluse Kattendijk doivent, en attendant leur admission dans l'écluse, mouiller sous la rive gauche, s'ils n'ont pas la possibilité d'amarrer entre l'écluse de Royers et le bassin Bonaparte.

§ 6. En toutes circonstances, le capitaine du port d'Anvers, ou son délégué, peut faire évacuer totalement ou partiellement l'endroit situé entre l'écluse de Royers et le bassin Bonaparte.

§ 7. Les bateaux amarrés aux embarcadères et débarcadères situés sur le fleuve, ne peuvent accueillir le long du bord qu'un seul bateau fluvial, à condition que le Service de Renseignements de l'Escaut en soit informé sans délai.

§ 8. Les bateaux amarrés au ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) ne peuvent occuper sur le fleuve une largeur supérieure à 20 m, calculée à partir du bord de ce ponton côté fleuve, jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné.

§ 9. 1° Schepen mogen op de stroom slechts gemeerd worden tussen daartoe bestemde meerboeien. Het is verboden schepen te meren aan een bebakingsinrichting. Meerboeien voor publiek gebruik zijn geel gekieurd en gemerkt met een zwart letterteken « p ».

2° De gezamenlijke breedte van schepen die hetzij rechtstreeks hetzij onrechtstreeks tussen meerboeien gemeerd liggen, mag 40 m niet te boven gaan.

3° Schepen die hetzij rechtstreeks hetzij onrechtstreeks aan één enkele meerboei vastgemaakt zijn alsook schepen welke tussen meerboeien liggen, worden voor de toepassing van dit reglement als geankerde schepen beschouwd.

§ 10. In uitzonderlijke gevallen, waarover de Antwerpse waterschout oordeelt, kan deze afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit artikel.

Afdeling IV. — Stroken bestemd voor het meren of ankeren van Staatsschepen, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en van plezierboten

Art. 8. § 1. Op de Beneden-Zeeschelde zijn drie stroken van de stroom bestemd voor het meren of ankeren van schepen van de Staat, schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten en plezierboten.

a) De noordelijke strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in noordelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever benoemde voormelde ponton. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de staatsschepen en plezierboten.

b) De middelste strook is gelegen tussen de linkeroever en het verlengde, in zuidelijke richting, van de oostrand van de ponton van de linkeroever (oud Sint-Annaveer) en tussen die ponton en de richtingslijn van twee bakens opgesteld op de linkeroever op ongeveer 375 m stroomopwaarts van die ponton, getrokken. Deze strook is uitsluitend bestemd voor het meren of ankeren van de Staatsschepen en schepen voor hulp- en veiligheidsdiensten.

c) De zuidelijke strook is gelegen langs de linkeroever, tussen de zuidgrens van de middelste strook en de richtingslijn van twee bakens opgericht stroomopwaarts van voormelde zuidgrens. Naar de as van deze zuidelijke strook door twee of meer lichtboeien beakend. Deze strook is bestemd voor het meren of ankeren van plezierboten.

§ 2. Het is alle andere dan in § 1 bedoelde schepen verboden zich in voornoemde stroomgedeelten te bevinden. Plezierboten mogen echter deze stroomgedeelten bevaren om de jachthaven binnen of buiten te varen.

In de zuidelijke strook mogen evenwel andere schepen meren of ankeren met toestemming van de ambtenaren en bedienden van de beheerder.

Afdeling V. — Bepalingen gemeen aan geankerde of gemeerde schepen

Art. 9. § 1. Geankerde schepen blijven op behoorlijke afstand van elkander verwijderd en laten voldoende bewegingsruimte over aan de schepen die achteraan komen. Het is bovendien verboden het anker te werpen binnen de zwaaikring van een ander schip of van een boei.

§ 2. Aan boord van een geankerd schip moet bestendig een voldoende aantal bemanningsleden gehouden worden om steeds de nodige manoeuvres te kunnen uitvoeren om onder meer het schip sneller te doen zwaaien of om meer ketting te steken indien de omstandigheden dit vereisen.

§ 3. Een geankerd schip mag alleen worden vastgemaakt aan de meerboeien bedoeld in artikel 7, § 9.

§ 4. Ongeacht hun meerplaats, mogen schepen slechts gemeerd worden aan de daartoe dienende bolders, palen, meer- en kabelringen. Het is verboden schepen vast te maken inzonderheid aan ladders, palen, oplangers, steunbalken, bovenbalken van borstweringen van staketsels en kaden. Het is eveneens verboden sluisdeuren en draaibruggen als steunpunten te gebruiken.

§ 5. De aan staketsels en kaden of langzijde van andere schepen gemeerde schepen moeten buitenboord voorzien zijn van geschikte en onzinkbare stootkussens of -worsten.

§ 6. 1° Schepen, behalve plezierboten, moeten voorzien zijn van een degelijke loodsladder; bij gebruik moet deze op stevige wijze worden vastgemaakt aan sterke en vaste onderdelen van het schip.

2° Aan boord van een zeeschip moet een lid van de bemanning toezicht houden op de staat en het gebruik van de loodsladder en meer in het bijzonder op de vasthechtingspunten ervan.

§ 9. 1° Les bateaux ne peuvent être amarrés sur le fleuve qu'entre les bouées d'amarrage destinées à cet effet. Il est interdit d'amarrer un bateau à une installation de balisage. Les bouées d'amarrage à usage public sont de couleur jaune et marquées d'une lettre « p » de couleur noire.

2° La largeur totale des bateaux amarrés directement ou indirectement entre des bouées d'amarrage, ne peut dépasser 40 m.

3° Les bateaux attachés directement ou indirectement à une seule bouée d'amarrage ainsi que les bateaux amarrés entre des bouées d'amarrage, sont considérés, pour l'application du présent règlement, comme étant des bateaux au mouillage.

§ 10. Dans des cas exceptionnels, dont le commissaire maritime d'Anvers est juge, celui-ci peut accorder des dérogations aux dispositions de cet article.

Section IV. — Zones destinées à l'amarrage et au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance

Art. 8. § 1^{er}. Sur l'Escaut maritime inférieur, trois zones du fleuve sont destinées à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance.

a) La zone nord est comprise entre la rive gauche et le prolongement, vers le nord, du bord est du ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) et entre ce ponton et l'alignement de deux balises établies sur la rive gauche au nord du ponton précité. Cette zone est exclusivement destinée à l'amarrage ou au mouillage des bateaux de l'Etat et des bateaux de plaisance.

b) La zone centrale est comprise entre la rive gauche et le prolongement, vers le sud, du bord est du ponton de la rive gauche (ancien passage d'eau Sint-Anna) et entre ce ponton et l'alignement de deux balises établies sur la rive gauche à 375 m environ en amont de ce ponton. Cette zone est exclusivement destinée à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de l'Etat et de bateaux des services de secours et de sécurité.

c) La zone sud est située le long de la rive gauche, entre la limite sud de la zone centrale et l'alignement de deux balises établies en amont de cette limite sud. Vers l'axe du fleuve, elle est délimitée par deux ou plusieurs bouées lumineuses. Cette zone est destinée à l'amarrage ou au mouillage de bateaux de plaisance.

§ 2. Il est interdit à tout autre bateau que ceux visés au § 1^{er} de se trouver dans les zones précitées du fleuve. Les bateaux de plaisance peuvent toutefois naviguer dans ces zones du fleuve pour entrer ou sortir du port de plaisance.

Toutefois dans la zone sud, d'autres bateaux peuvent amarrer ou mouiller avec l'accord des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Section V. — Dispositions communes aux bateaux au mouillage ou amarrés

Art. 9. § 1^{er}. Les bateaux doivent mouiller à une distance convenable les uns des autres, en laissant l'aire de manœuvre suffisante aux bateaux qui les suivent. Il est en outre interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un autre bateau ou d'une bouée.

§ 2. Tout bateau au mouillage est tenu de conserver à bord, en permanence, le personnel suffisant pour pouvoir toujours exécuter les manoeuvres nécessaires lorsque les circonstances exigent qu'on accélère l'embarquée ou file de la chaîne.

§ 3. Un bateau au mouillage ne peut être attaché qu'aux bouées d'amarrage visées à l'article 7, § 9.

§ 4. Quel que soit leur poste d'amarrage les bateaux ne peuvent être amarrés qu'aux bittes, pieux, anneaux d'amarrage et anneaux de câbles destinés à cet effet. Il est interdit d'attacher les bateaux notamment aux échelles, pieux, rallonges, poutres d'appui et lisses de garde-corps d'estacades et de quais. Il est également interdit d'utiliser les portes d'écluse et les ponts tournants comme points d'appui.

§ 5. Les bateaux amarrés aux estacades, aux quais ou à côté d'autres bateaux doivent être munis hors bord de défenses ou de bourrelets appropriés et insubmersibles.

§ 6. 1° Les bateaux, à l'exclusion des bateaux de plaisance, sont tenus d'avoir à bord une échelle de pilote convenable; lors de son utilisation, l'échelle doit être fixée solidement à des éléments résistants et fixes du bateau.

2° A bord d'un navire, il faut qu'un membre de l'équipage surveille l'état et l'utilisation de l'échelle de pilote et notamment ses points de fixation.

In de nabijheid van de loodsladder moet steeds een reddingsboei voor onmiddellijk gebruik klaar liggen en de ladder moet, zo nodig, behoorlijk verlicht worden.

Art. 10. § 1. Gemeerde schepen mogen geen anker aan de zijde van het vaarwater uit hebben.

§ 2. Gemeerde binnenschepen moeten voor- of achtereaan voldoende ruimte laten opdat andere schepen die van de kade vertrekken of eraan moeten aanleggen, veilig zouden kunnen manoeuvreren. Zij moeten aan de oeverzijde een anker klaar hebben om te laten vallen.

§ 3. Gemeerde of geankerde zeetankschepen moeten ten alle tijde op het voor- en achterschip vastgemaakte en over de scheepzijde tot bijna tegen het watervlak neergelaten sleeplijnen voor onmiddellijk gebruik klaar houden. De sleeplijnen moeten van vonkvrij materiaal vervaardigd en van een oog voorzien zijn.

Art. 11. § 1. Gemeerde of geankerde schepen moeten zowel bij dag als bij nacht bewaakt worden opdat ten allen tijde kan worden voldaan aan de voorschriften van artikel 17.

§ 2. De manoeuvres die aan gemeerde of geankerde schepen worden opgelegd door de ambtenaren of bedienden van de beheerder moeten onmiddellijk worden uitgevoerd. Daartoe moeten steeds manschappen aan boord zijn of ter beschikking staan.

§ 3. Aan boord van een geankerd of gemeerd schip moet tuig- en takelwerk dat buiten boord uitsteekt, ingehaald worden wanneer de veiligheid van de scheepvaart daardoor wordt verstoord, of op bevel van de ambtenaren en bedienden van de beheerder.

Art. 12. § 1. Langs zij van elkaar gemeerde schepen moeten de doorgang van personen gedogen tussen de kade en die schepen en tussen die schepen onderling, in zoverre het belang van de scheepvaart of van de personen zelf dit vereist.

De overgang van het ene schip naar het andere geschiedt door middel van een degelijke en veilige loopplank. Dit verkeer is echter niet toegelaten om schepen te laden of te lossen.

§ 2. Schepen die laden of lossen moeten alle maatregelen treffen, en met name een net of een soortgelijke uitrusting plaatsen, om te voorkomen dat voorwerpen of stoffen in het water terechtkomen.

§ 3. Artikel 528, eerste lid, en artikel 531 m.b.t. de toegangsmiddelen tussen schepen onderling, van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming zijn van toepassing op schepen die zich op de Beneden Zeeschelde bevinden.

Afdeling VI. — Scheepvaartbewegingen

Art. 13. Een schip mag niet opdraaien noch kop vóór nemen in de zone begrensd, ten zuiden door de rechte lijn die op een afstand van 200 m stroomopwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn die de zuidereinden van de aan beide oevers gelegen pontons (oud Sint-Anna) verbindt, en ten noorden, door een rechte lijn die op een afstand van 200 m stroomafwaarts evenwijdig loopt met de rechte lijn door de noordereinden van voornoemde pontons.

Art. 14. Schepen bestemd voor de dokken plaatsen zich in nuttige rangorde en voeren de vereiste manoeuvres uit zonder de doorvaart van andere schepen te hinderen.

Afdeling VII. — Bijzondere bepalingen voor binnenschepen Vaste installaties

Art. 15. § 1. 1° Artikel 2, 1° en 2°, de artikelen 4, 5 en 7 alsmede artikel 8, met uitzondering van 3°, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 houdende Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk zijn van toepassing op de binnenschepen die zich op de Beneden-Zeeschelde bevinden.

2° a) Een binnenschip mag niet varen wanneer de afstand tussen de waterspiegel en het laagste punt waarboven het schip niet meer waterdicht is, kleiner is dan 0,60 m. Indien zijn laadruimten echter met behoorlijk vastgemaakte luiken waterdicht zijn afgesloten wordt voormelde afstand tot 0,30 m teruggebracht.

b) In geen geval mag de waterspiegel op geen enkel punt hoger reiken dan de omtreklijn van het vlak van de grootst toegelaten diepgang van het binnenschip.

3° Binnenschepen kunnen te Antwerpen worden gemeten overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 67 tot 78 bis van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935.

§ 2. 1° De eigenaar, exploitant en schipper van een binnenschip uitgerust met motoren of machines, al dan niet aangewend als voortstuwingsmiddel, moeten zorgen dat wordt voldaan aan wat in het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming is bepaald met betrekking tot motoren of stoommachines.

A proximité de l'échelle de pilote se trouvera toujours une bouée de sauvetage prête à être utilisée, et l'échelle sera, au besoin, dûment éclairée.

Art. 10. § 1^{er}. Il est interdit aux bateaux amarrés de mouiller l'ancre du côté de la voie navigable.

§ 2. Les bateaux fluviaux amarrés doivent laisser à l'avant et à l'arrière suffisamment de place pour permettre aux autres bateaux de manoeuvrer en toute sécurité lorsqu'ils quittent le quai ou viennent y amarrer. Ces bateaux doivent garder une ancre en veille du côté de la rive.

§ 3. Les navires-citernes amarrés ou au mouillage, doivent en permanence tenir prêts en vue d'une utilisation immédiate, des câbles de remorquage fixés à l'avant et à l'arrière du navire et abaissés sur ces flancs presque jusqu'à la surface de l'eau. Les câbles de remorquage doivent être fabriqués dans un matériau anti-étincelle et se terminer par une boucle.

Art. 11. § 1^{er}. Tout bateau amarré ou au mouillage doit être surveillé jour et nuit afin de pouvoir satisfaire à tout moment aux prescriptions de l'article 17.

§ 2. Les bateaux amarrés ou au mouillage obtempèrent immédiatement aux ordres des fonctionnaires et agents du gestionnaire. A cette fin, des hommes d'équipage doivent se trouver en permanence à bord ou doivent être disponibles à tout moment.

§ 3. Tout bateau au mouillage ou amarré doit rentrer agrès et apparaux dépassant du bord lorsque ceux-ci perturbent la sécurité de la navigation, ou sur l'injonction des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Art. 12. § 1^{er}. Les bateaux amarrés bord à bord doivent permettre le passage des personnes entre le quai et ces bateaux et entre ces bateaux, pour autant que l'intérêt de la navigation ou des personnes l'exige.

Le passage d'un bateau à l'autre s'effectue au moyen d'une passerelle adéquate et sûre. Il est cependant interdit d'effectuer tout chargement ou déchargement de cette manière.

§ 2. Des bateaux qui chargent ou déchargent sont tenus de prendre toutes mesures, notamment d'user d'un filet ou équipement similaire, afin d'éviter que des objets ou des matières tombent à l'eau.

§ 3. L'article 528, alinéa 1^{er}, et l'article 531 du Règlement général pour la Protection du Travail concernant les moyens de passage entre les bateaux, sont d'application sur les bateaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.

Section VI. — Manoeuvres des bateaux

Art. 13. Il est interdit à tout bateau de virer ou de virer en contre courant dans la zone délimitée, au sud, par la ligne droite tracée parallèlement, 200 m en amont, à la ligne droite reliant les extrémités sud des pontons sur les deux rives (ancien passage d'eau Sint-Anna) et, au nord, par la ligne droite tracée parallèlement, 200 m en aval, à la ligne droite reliant les extrémités nord de ces pontons.

Art. 14. Les bateaux à destination des bassins se placent en ordre utile et exécutent les manoeuvres nécessaires, sans gêner le passage des autres bateaux.

Section VII. — Dispositions spéciales relatives aux bateaux fluviaux. — Installations fixes

Art. 15. § 1^{er}. 1° L'article 2, 1° et 2°, les articles 4, 5 et 7 ainsi que l'article 8, à l'exception du 3°, de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant Règlement général des voies navigables du Royaume, sont applicables aux bateaux fluviaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.

2° a) Aucun bateau fluvial ne peut naviguer lorsque la distance entre le niveau de l'eau et le point le plus bas à partir duquel le bateau n'est plus étanche, est inférieure à 0,60 m. Si toutefois ses cales sont fermées de manière étanche au moyen d'écouilles dûment fixées, la distance susvisée est ramenée à 0,30 m.

b) En aucun cas, le niveau de l'eau ne peut dépasser, en quelque endroit que ce soit, la ligne de circonférence du plan du tirant d'eau maximal autorisé.

3° Les bateaux fluviaux peuvent être jaugés à Anvers, conformément aux dispositions prévues aux articles 67 à 78 bis de l'arrêté royal du 15 octobre 1935.

§ 2. 1° Le propriétaire, l'exploitant et le patron d'un bateau fluvial équipé de moteurs ou de machines utilisés ou non comme moyen de propulsion, doivent veiller à ce qu'il soit satisfait aux dispositions du Règlement général pour la protection du travail, relatives aux moteurs ou machines à vapeur.

2° De eigenaar, de exploitant en de schipper van een in een vreemd land teboekgesteld of geregistreerd binnenschip moeten bewijzen dat voldaan is aan de wetten en verordeningen van dat land met betrekking tot de veiligheid van het werk aan motoren of stoommachines.

Art. 16. § 1. Vaste installaties als steigers, dukdalven en andere kunstwerken, die het gemiddeld laagwaterpeil overschrijden, moeten 's nachts of bij een zichtbaarheid van minder dan 2 000 m aan hun uiteinden en zo nodig tussenin aangeduid worden, daar waar dit het best kan worden gezien, door drie lichten geplaatst in verticale lijn, het bovenste groen en beide andere rood. De onderlinge afstand tussen deze lichten bedraagt ten minste 0,50 m en ten hoogste 1 m. De lichten moeten rondom op een afstand van ten minste 2 000 m zichtbaar zijn.

§ 2. Indien vaste installaties in de zin van § 1, geplaatst worden om tijdelijk op de stroom of langs de oevers werken uit te voeren worden deze bovendien, bij dag op de plaats waar ze best kunnen gezien worden, aangeduid door twee rode vlaggen loodrecht onder elkaar geplaatst.

§ 3. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op vaste installaties van bebakening of verlichting van het vaarwater.

Afdeling VIII. — Algemene maatregelen

Art. 17. § 1. De Antwerpse waterschout en de beheerder zijn gemachtigd de maatregelen die zij nodig achten voor te schrijven of aan eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers op te leggen, in de volgende omstandigheden :

1° Wanneer een schip op onvoldoende wijze of derwijze geankerd of gemeerd ligt dat het de doorvaart van andere schepen hindert of een gevaar oplevert voor de kunstwerken;

2° wanneer schepen, geheel of gedeeltelijk gelicht zijn en plaats moeten ruimen voor schepen van grotere diepgang;

3° wanneer schepen niet op reglementaire wijze geankerd of gemeerd zijn;

4° wanneer een schip dreigt te zinken;

5° wanneer het scheepsverkeer bij ongunstige weersomstandigheden ongevallen zou kunnen veroorzaken;

6° wanneer de kapitein of de wachtdoende, van een varende schip of van een schip dat op punt staat te varen, zich in staat van dronkenschap bevindt of in een soortgelijke staat veroorzaakt door het gebruik van verdovende, opwekkende of hallucinatieverwekkende middelen;

7° en in 't algemeen, telkens als het nodig is om de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren.

§ 2. De eigenaars, exploitanten, kapiteins of schippers moeten de in § 1 vermelde maatregelen onmiddellijk opvolgen, bij gebreke waarvan deze ambtshalve en op hun kosten en risico worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK III. — Instandhouding van de Beneden-Zeeschelde en de aanhorigheden ervan. Bescherming van scheepvaart- en waterstandgestel

Art. 18. § 1. De eigenaar, exploitant, kapitein of schipper van een schip dat aan de grond is gelopen of gezonken is, moet onverwijld na het ongeval :

1° langs de vlugste weg daarvan kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen of aan de Antwerpse waterschout.

2° het aan de grond zittend of gezonken schip door middel van de lichten en dagmerken bepaald in artikel 30 van het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde, aanwijzen.

§ 2. Personen die wrakken, wrakstukken, tuigen of voorwerpen, met inbegrip van stukken lading laten zinken zijn eveneens onderworpen aan het bepaalde van § 1, 1°. Zij moeten tevens het bepaalde van § 1, 2° naleven tenzij de beheerder oordeelt dat het gezonken wrak, wrakstuk, tuig of voorwerp geen gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan uitmaken.

§ 3. Iedere kapitein of schipper is verplicht langs de vlugste weg de dichtsbijzijnde ambtenaar of bediende van de beheerder in te lichten :

1° wanneer hij wrakken, wrakstukken, tuigen of andere voorwerpen, met inbegrip van stukken lading, opmerkt;

2° wanneer een schip zijn lading verliest.

Art. 19. § 1. De beheerder van de Beneden-Zeeschelde wordt aangewezen als de openbare overheid waarvan sprake in artikel 12, 3° van de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart.

2° Le propriétaire, l'exploitant et le patron d'un bateau fluvial immatriculé ou enregistré dans un pays étranger doivent prouver qu'il est satisfait aux dispositions législatives et réglementaires de ce pays, relatives à la sécurité du travail aux moteurs ou aux machines à vapeur.

Art. 16. § 1^{er}. Les installations fixes telles que les estacades, ducs d'albe et autres ouvrages d'art, qui dépassent le niveau moyen des basses eaux, doivent être signalées la nuit ou par une visibilité de moins de 2 000 m, à leurs extrémités et, au besoin, entre celles-ci, aux endroits les plus apparents, par trois feux disposés verticalement, le feu supérieur étant vert et les deux autres rouges. La distance entre ces feux est de 0,50 m au moins et de 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 000 m.

§ 2. Si des installations fixes au sens du § 1^{er} sont placées en vue de l'exécution de travaux dans le fleuve ou le long des rives, celles-ci sont en outre signalées, le jour, à l'endroit le plus apparent, par deux pavillons rouges disposés verticalement.

§ 3. Les dispositions du § 1^{er} ne sont pas d'application aux installations fixes de balisage ou d'éclairage de la voie navigable.

Section VIII. — Mesures générales

Art. 17. § 1^{er}. Le commissaire maritime d'Anvers et le gestionnaire sont autorisés à prescrire ou à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons, les mesures qu'ils jugent nécessaires, dans les circonstances suivantes :

1° Lorsqu'un bateau est amarré ou mouillé de façon insuffisante ou de telle façon qu'il gêne le passage d'autres bateaux ou constitue un danger pour les ouvrages d'art;

2° lorsque des bateaux, se trouvent totalement ou partiellement allégés et doivent céder leur place à des bateaux à tirant d'eau supérieur;

3° lorsque des bateaux sont mouillés ou amarrés de façon non réglementaire;

4° lorsqu'un bateau menace de couler bas;

5° lorsqu'en raison des conditions atmosphériques défavorables la circulation des bateaux risque de provoquer des accidents;

6° lorsque le capitaine ou l'homme de quart d'un bateau naviguant, ou sur le point de naviguer, est en état d'ébriété ou dans un état similaire par suite de l'usage de stupéfiants, d'excitants ou d'hallucinogènes;

7° et en général, chaque fois que cela est nécessaire pour assurer la libre circulation et la sécurité de la navigation.

§ 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures visées au § 1^{er}, faute de quoi celles-ci seront exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

CHAPITRE III. — Conservation de l'Escaut maritime inférieur et de ses dépendances. Protection des installations de navigation et d'hydrographie

Art. 18. § 1^{er}. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bateau échoué ou coulé bas doit, immédiatement après l'accident :

1° en avertir par la voie la plus rapide le service du pilotage à Anvers, ou le commissaire maritime d'Anvers.

2° signaler, le bateau échoué ou coulé bas, au moyen des feux et des marques prévus à l'article 30 du Règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. Les personnes qui laissent couler bas des épaves, débris d'épave, agrès ou objets, y compris des parties de cargaison, sont également soumises aux dispositions du § 1^{er}, 1°. Elles sont en outre tenues d'observer les dispositions du § 1^{er}, 2°, à moins que le gestionnaire estime que l'épave, les débris d'épave, agrès ou objet ne constituent pas de danger ou d'entrave pour la navigation.

§ 3. Tout capitaine ou patron est tenu de prévenir par la voie la plus rapide, le fonctionnaire ou l'agent du gestionnaire le plus proche :

1° lorsqu'il aperçoit des épaves, débris d'épave, agrès ou autres objets, y compris des parties de cargaison;

2° lorsqu'un bateau perd sa cargaison.

Art. 19. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'Escaut maritime inférieur est désigné comme l'autorité publique visée à l'article 12, 3° de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 2. Het besluit van de beheerder om ten aanzien van een schip gebruik te maken van de prerogatieven vermeld in artikel 14, eerste lid, van de voormelde wet van 11 april 1989, wordt bekendgemaakt in de *Berichten aan de Zeevarenden*, als het om een zeeschip gaat, en in de *Berichten aan de schipperij* als het om een binnenschip gaat.

§ 3. De Antwerpse waterschout is gelast met het vasthouden of het in beslag nemen vermeld in artikel 17, § 1, derde lid, van de voormelde wet van 11 april 1989.

Art. 20. Iedere kapitein of schipper die door om het even welke oorzaak een boei of baken heeft beschadigd of heeft verplaatst, moet daarvan onverwijld kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen die het feit onmiddellijk mededeelt aan de Antwerpse waterschout.

De kapitein of schipper van een schip dat niet met een radiozender is uitgerust moet voornoemd voorval onmiddellijk bij de aankomst in de eerste aanleghaven aangeven. Indien deze een Belgische Haven is wordt de aangifte gedaan bij de chef van de plaatselijke dienst van het loodswezen. Indien het een buitenlandse haven betreft ofwel bij de dichtsbij gevestigde Belgische consulaire agent ofwel bij de plaatselijke maritieme overheden.

Art. 21. Iedereen moet van het verdwijnen van boeien of bakens of het uitdoven of defecte werking van lichtboeien of -bakens onverwijld en langs de vlugste weg kennis geven aan de dienst van het loodswezen te Antwerpen, die het feit onmiddellijk mededeelt aan de Antwerpse waterschout.

Art. 22. Meerboeien bestemd voor privé-gebruik mogen in de stroom geplaatst worden met de toestemming van de beheerder die over de opportuniteit van het plaatsen oordeelt met inachtneming van de veiligheid van de scheepvaart, van de instandhouding van het vaarwater en zijn aanhorigheden en van het openbaar belang.

Art. 23. § 1. Het is verboden :

1° in de stroom of in de kanalen, grachten of greppels die ervan afhangen, enig voorwerp te werpen, te laten drijven of vloeien waardoor de bodem rechtstreeks of onrechtstreeks zou kunnen worden verhoogd, alsmede daarin enige vaste of vloeibare stof te storten of te lozen, onder meer olie, olieafval, radioactieve producten of afvalstoffen, of giftige neerslag te veroorzaken waardoor de scheepvaart kan worden gehinderd, de vrije doorstroming van het water kan worden belemmerd, of die schade kunnen aanrichten aan schepen of andere drijvende tuigen;

2° de bedding van de stroom te wijzigen of zijn aanhorigheden te beschadigen;

3° op de oevers of andere aanhorigheden van de stroom, voorwerpen of stoffen te werpen of uit te storten;

4° touwen, kabels, kettingen en dergelijke vast te maken aan bomen, leuning, palen of pylonen van elektrische lijnen, van seininrichtingen, van radar- en zendtoestellen en, in 't algemeen, zo te meren dat hierdoor schade kan worden berokkend aan scheepvaartinstallaties of hydrografische toestellen of merken;

5° het verkeer op de kaden en oevers en op de andere aanhorigheden van de stroom, te hinderen of te belemmeren.

§ 2. Behoudens vergunning van de beheerder, is het verboden :

1° enig werk uit te voeren, beplantingen aan te brengen, te graven of enig voorwerp neer te leggen in de bedding, op de oevers en andere aanhorigheden van de stroom;

2° met trekdiere of voertuigen op dijken te rijden waarop geen openbare wegen zijn aangelegd en op de oevers en andere aanhorigheden van de stroom, gelijk welk vee te laten lopen of grazen. Onbewaakt vee wordt op kosten van de eigenaars geschat.

De onder 2° hierboven vermelde verbodsbepalingen zijn niet van toepassing op de aangelanden die op hun goederen alle rechten behouden welke met de erfdiensbaarheid van overgang verenigbaar zijn.

§ 3. Behoudens vergunning van de beheerder is het verboden :

1° rechtstreeks of onrechtstreeks het water van de stroom af te leiden;

2° op de oevers of op de andere aanhorigheden van de stroom badplaatsen, sport- of kampeerterrinen in te richten;

3° goederen op de aanhorigheden van de stroom te stapelen.

Voormelde vergunning houdt de voorwaarden in waaraan de waterafvoer, de inrichting der terreinen of de opstelling der goederen onderworpen is.

Art. 24. § 1. Wanneer ijsgang op handen is of overstroming dreigt, moeten al de voorwerpen, die meegesleept kunnen worden of ongevallen kunnen veroorzaken, door de betrokken eigenaars, bezitters of gebruikers onmiddellijk verwijderd worden.

§ 2. La décision du gestionnaire, de faire usage à l'égard d'un bateau des prérogatives prévues à l'alinéa 1er de l'article 14 de la loi du 11 avril 1989 susvisée est publiée dans les *Avis aux navigateurs* lorsqu'il s'agit d'un navire, et dans les *Avis à la batellerie* lorsqu'il s'agit d'un bateau fluvial.

§ 3. Le commissaire maritime d'Anvers est chargé de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1er, 3e alinéa de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

Art. 20. Tout capitaine ou patron qui, par une cause quelconque, abîme ou déplace une bouée ou une balise, est tenu de prévenir immédiatement le service du pilotage à Anvers qui en informera aussitôt le commissaire maritime d'Anvers.

Le capitaine ou le patron d'un bateau non pourvu d'un émetteur radiophonique est tenu de déclarer l'incident dès son arrivée dans le premier port d'escale. S'il s'agit d'un port belge, la déclaration sera faite auprès du chef du service local du pilotage. S'il s'agit d'un port étranger, soit auprès de l'agent consulaire belge le plus proche, soit auprès des autorités maritimes locales.

Art. 21. Chacun est tenu de signaler immédiatement et par la voie la plus rapide la disparition de bouées ou de balises ainsi que l'extinction ou le fonctionnement défectueux de bouées ou de balises lumineuses au service du pilotage à Anvers, qui en informera aussitôt le commissaire maritime d'Anvers.

Art. 22. Des bouées d'amarrage à usage privé peuvent être placées dans le fleuve moyennant l'autorisation du gestionnaire, qui juge de l'opportunité de leur placement en tenant compte de la sécurité de la navigation, de la conservation de la voie navigable et de ses dépendances et de l'intérêt public.

Art. 23. § 1. Il est interdit :

1° de jeter, de laisser flotter ou couler dans le fleuve ou dans les canaux, fossés ou rigoles qui en dépendent, tout objet quelconque susceptible d'en relever directement ou indirectement le fond, ainsi que d'y jeter ou d'y déverser toute substance solide ou liquide, entre autres, des huiles, résidus d'huiles, produits ou déchets radioactifs, de provoquer des retombées toxiques de nature à gêner la navigation, ou de faire obstacle au libre écoulement des eaux, ou qui peuvent causer des dommages aux bateaux ou autres objets flottants;

2° d'altérer le lit du fleuve ou d'endommager ses dépendances;

3° de jeter ou de déverser des objets ou matières sur les rives ou autres dépendances du fleuve;

4° d'attacher des cordages, câbles, chaînes et autres objets similaires aux arbres, garde-corps, poteaux ou pylones de lignes électriques, de signalisation, de postes émetteurs ou de radar et d'une façon générale, d'amarrer de manière à pouvoir endommager des installations de navigation, ou appareils ou marques hydrographiques;

5° de gêner ou d'entraver la circulation sur les quais, rives et autres dépendances du fleuve.

§ 2. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit :

1° d'exécuter des travaux quelconques, de procéder à des plantations, d'opérer des fouilles ou des extractions, ou de déposer des objets dans le lit du fleuve, sur ses rives et autres dépendances;

2° de circuler avec des animaux de trait ou des véhicules sur les digues non aménagées en voie publique et de laisser circuler ou paître toute espèce de bétail sur les rives et autres dépendances du fleuve. Les bestiaux non gardés sont mis en fourrière aux frais des propriétaires.

Les interdictions prévues au 2° ci-dessous ne s'appliquent pas aux riverains qui conservent sur leurs biens tous les droits compatibles avec la servitude de passage.

§ 3. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit :

1° de détourner directement ou indirectement l'eau du fleuve;

2° d'aménager sur les rives du fleuve ou sur ses autres dépendances des baignades ou des terrains de sport ou de camping;

3° d'entasser des marchandises sur les dépendances du fleuve.

L'autorisation susvisée contient les conditions auxquelles sont soumis l'écoulement des eaux, l'aménagement des terrains ou l'entassement des marchandises.

Art. 24. § 1er. Lorsque le fleuve commence à charrier des glaces ou menace de déborder, tout objet susceptible d'être entraîné ou de causer des accidents, doit immédiatement être enlevé par les propriétaires, détenteurs ou usagers concernés.

§ 2. Meerboeien welke voor privé-gebruik in de stroom zijn geplaatst, moeten in dezelfde omstandigheden, door eigenaars, bezitters of gebruikers weggenomen worden.

Art. 25. De watervanginrichtingen moeten in goede staat onderhouden worden; de schuiven moeten goed sluiten en bij waterschaarste, overlast van water of ijsgang, moeten zij bediend worden volgens de bevelen van de beheerder.

Art. 26. § 1. De beheerder is gemachtigd die maatregelen voor te schrijven of op te leggen die hij nodig acht om de afloop van het water te vergemakkelijken of om de instandhouding van de stroom en zijn aanhorigheden te verzekeren.

§ 2. De personen ten opzichte van wie de in § 1 bedoelde maatregelen werden gesteld, moeten deze onmiddellijk opvolgen, bij gebreke waarvan de maatregelen ambtshalve en op hun kosten en risico worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK IV Bepalingen voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Afdeling I. — Bepalingen voor zeeschepen

Art. 27. § 1. De gevaarlijke stoffen waarop de artikelen van deze sectie van toepassing zijn worden onderverdeeld in de volgende klassen van de I.M.D.G.-code:

- Klasse 1 : ontplofbare stoffen;
- Klasse 2 : samengeperste, tot vloeistof verdichte of onder druk opgeloste gassen;
- Klasse 3 : ontvlambare vloeistoffen;
- Klasse 4.1. : ontvlambare vaste stoffen;
- Klasse 4.2. : aan zelfontbranding onderhevige stoffen;
- Klasse 4.3. : stoffen, die in aanraking met water brandbare gassen afgeven;
- Klasse 5.1. : oxyderende stoffen (zuurstofdragers);
- Klasse 5.2. : organische peroxyden;
- Klasse 6.1. : giftige stoffen;
- Klasse 6.2. : besmetting opleverende stoffen;
- Klasse 8 : bijtende stoffen;
- Klasse 9 : andere stoffen, die volgens ondervinding blijken gevaarlijk te zijn, of zouden kunnen gevaarlijk zijn.

§ 2. Ten aanzien van de vaststelling of gevaarlijke stoffen van klasse 1 in massa kunnen exploderen, is het oordeel van het hoofd van de Dienst der Springstoffen van het Ministerie van Economische Zaken bindend.

§ 3. De bepalingen van deze sectie zijn niet van toepassing op gevaarlijke stoffen die deel uitmaken van de voorraden of van de uitrusting van zeeschepen.

Art. 28. § 1. De eigenaar, exploitant of kapitein van een zeeschip die voornemens is over de Beneden-Zeescheide gevaarlijke stoffen te vervoeren, waarop de bepalingen van Bijlage 1 van toepassing zijn, moet dit voornemen melden of doen melden aan de Schelde-Inlichtingen-Dienst.

§ 2. Voor de toepassing van paragraaf 1 worden met zeetankschepen die met gevaarlijke stoffen zijn beladen, gelijkgesteld de zeetankschepen die met gevaarlijke stoffen beladen zijn geweest, maar waarvoor hetzij door een erkende deskundige, hetzij door of vanwege de bevoegde overheid, nog geen verklaring is afgegeven waarin bevestigd wordt dat het zeeschip geen gevaarlijke stoffen meer bevat.

Art. 29. De melding bedoeld in artikel 28, § 1 dient minstens 4 uur vóór het vertrek te geschieden en te omvatten:

- 1° de naam, roepletters, nationaliteit, lengte over alles en diepgang van het zeeschip;
- 2° de bestemmings- of vertrekhaven;
- 3° de I.M.D.G.-gevaarlijkheidsklasse van de gevaarlijke stoffen, bij benadering de hoeveelheid en de aanduiding « general » of « bulk »;
- 4° de opgave van broei, brand, schade aan het zeeschip of lading of een vermoeden daarvan;
- 5° de mededeling van eventuele tekortkomingen of voorvallen die de normale en veilige bestuurbaarheid van het zeeschip kunnen verminderen, een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden of een gevaar kunnen meebrengen voor het milieu.

§ 2. Les bouées d'amarrage placées dans le fleuve à l'usage privé doivent être enlevées, dans les mêmes conditions, par les propriétaires, détenteurs ou usagers.

Art. 25. Les ouvrages de prise d'eau doivent être entretenus en bon état. Les vannes doivent fermer de façon étanche et en cas de pénurie d'eau, de crue ou de débâcle, être manœuvrées conformément aux ordres du gestionnaire.

Art. 26. § 1er. Le gestionnaire est autorisé à prescrire ou à imposer toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour faciliter l'écoulement des eaux ou assurer la conservation du fleuve et de ses dépendances.

§ 2. Les personnes à l'égard de qui les mesures visées au § 1er ont été prises sont tenues de s'y conformer immédiatement, faute de quoi celles-ci sont exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

CHAPITRE IV Dispositions concernant les bateaux transportant des matières dangereuses

Section Ire. — Dispositions relatives aux navires

Art. 27. § 1er. Les matières dangereuses auxquelles sont applicables les articles de la présente section, se répartissent dans les classes suivantes du I.M.D.G. code:

- Classe 1 : explosifs;
- Classe 2 : gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;
- Classe 3 : liquides inflammables;
- Classe 4.1. : matières solides inflammables;
- Classe 4.2. : matières sujettes à combustion spontanée;
- Classe 4.3. : matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables;
- Classe 5.1. : matières comburantes;
- Classe 5.2. : peroxydes organiques;
- Classe 6.1. : matières toxiques;
- Classe 6.2. : matières infectueuses;
- Classe 8 : matières corrosives;
- Classe 9 : autres matières pour lesquelles l'expérience a montré, qu'elles présentent ou pourraient présenter un caractère dangereux.

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe 1 peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux matières dangereuses qui font partie de l'approvisionnement ou de l'équipement des navires.

Art. 28. § 1er. Le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine d'un navire, qui a l'intention de transporter sur l'Escaut maritime inférieur des matières dangereuses pour lesquelles les stipulations de l'Annexe 1 sont d'application, est tenu de notifier ou de faire notifier cette intention au Service de Renseignements de l'Escaut.

§ 2. Pour l'application du paragraphe 1er, sont assimilés aux navires-citernes chargés de matières dangereuses, les navires-citernes qui ont été chargés de matières dangereuses mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci.

Art. 29. La notification prévue à l'article 28, § 1er, doit se faire au moins 4 heures avant d'appareiller, en précisant:

- 1° le nom, indicatif d'appel, nationalité, longueur hors tout et tirant d'eau du navire;
- 2° son port de destination ou de départ;
- 3° la catégorie de danger I.M.D.G. des matières dangereuses, leur quantité approximative et l'indication selon laquelle elles sont transportées, en « general » ou « bulk »;
- 4° s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
- 5° s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Art. 30. Op de Beneden-Zeeschelde mogen zeeschepen de volgende hoeveelheden ontplofbare stoffen van klasse 1 van de « I.M.D.G.-Code » aan boord hebben :

1. gevarengroep 1.1. of 1.5. : 30 000 kg. bruto;
2. gevarengroep 1.2. of 1.3. : 120 000 kg. bruto;
3. gevarengroep 1.4. : een onbeperkte hoeveelheid,

op voorwaarde dat de stuwage- en segregatiebepalingen van de I.M.D.G.-Code of de Belgische reglementering ter zake zoals omschreven in artikel 35, worden aangehouden.

Art. 31. § 1. De kapitein van een zeeschip dat beladen is met gevaarlijke stoffen dient er zorg voor te dragen :

1. dat het vervoer geschiedt met inachtneming van de I.M.D.G.-Code, de I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, de I.M.O. Gas Carrier Code en de I.M.O. Bulk Chemical Codes;

2. dat aan boord van het zeeschip doeltreffende maatregelen zijn genomen ter voorkoming en bestrijding van brand overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens S.O.L.A.S.;

3. dat in overeenstemming met de eisen van goed zeemanschap de nodige maatregelen worden getroffen en er aan boord schriftelijke instructies aanwezig zijn, conform met de door de I.M.O. ter zake gegeven aanbevelingen, die aangeven welke maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de gevaarlijke stoffen die worden vervoerd indien zich een ongeval of een voorval voordoet dat gevaar kan opleveren;

4. dat nadere aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit in aanvulling op de voorzieningen van dit hoofdstuk, worden opgevolgd;

5. dat er steeds marifoonverbinding met de Schelde-Inlichtingen-Dienst wordt gehandhaafd;

6. dat de voorschriften voor de seinvoering voorzien in bijlage 1 worden toegepast.

§ 2. De kapitein van een zeetankschip beladen met vloeibaar gemaakte gassen in bulk die onder de I.M.O. Gas Carrier Code vallen, moet bovendien volgende voorschriften in acht nemen :

1° er moet een loods aan boord zijn die bevoegd is voor de Beneden-Zeeschelde;

2° er dienen voldoende bekwame bemanningsleden beschikbaar te zijn om het zeeschip veilig te kunnen manoeuvreren;

3° er dient zekerheid te bestaan dat in de tanks geen gevaarlijke overdruk aanwezig is;

4° er dient onafgebroken marifoon luisterwacht te worden gehouden;

5° de boordradar moet bijstaan;

6° de tanks mogen niet schoongemaakt, ontgast en gespoeld worden zonder toestemming van de bevoegde overheid;

7° het afvaren is verboden of het varen moet voor zover mogelijk worden onderbroken door te ankeren bij een zicht van 2 000 m of minder;

8° het voornemen tot ankeren dient te worden gemeld aan de Schelde-Inlichtingen-Dienst;

9° de bouw en de uitrusting van het zeeschip moeten beantwoorden aan de I.M.O. Gas Carrier Codes en er dienen aan boord geldige bescheiden aanwezig te zijn, ten bewijze daarvan en die zijn afgegeven door of vanwege de vlaggestaat en welke steeds op eerste vordering ter inzage dienen te worden afgegeven aan de bevoegde autoriteiten.

Afdeling II. — Bepalingen voor alle schepen

Art. 32. Een schip dat met een der gevaarlijke stoffen vermeld in de bijlagen 1, 3 en 4 bij dit besluit is geladen of dat met een van die stoffen was geladen doch nadien niet gasvrij werd verklaard, wanneer het aan die verplichting onderworpen is, mag in het stroomgedeelte van de Beneden-Zeeschelde gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en de rechte lijn getrokken dwars over de stroom ter hoogte van de zuidkant van de toegangsgul tot de Kallosluis, niet varen in de volgende omstandigheden :

1° bij beperkt zicht van minder dan 2 000 m;

2° bij nacht, tenzij ingeval van overmacht of nog wanneer de ambtenaren of agenten van het waterschoutsambt in uitzonderlijke omstandigheden dit verbod opheffen.

Art. 33. Tenzij met toestemming van de beheerder mag elk schip dat met één der gevaarlijke stoffen vermeld in bijlagen 1 tot 4 bij dit besluit is geladen, of dat met één van die stoffen was geladen doch nadien niet gasvrij werd verklaard, wanneer het aan die verplichting onderworpen is, in afwijking van het bepaalde in de artikelen 6

Art. 30. Sur l'Escaut maritime inférieur, les navires sont autorisés d'avoir à bord les quantités suivantes de matières explosibles de la classe 1 du « I.M.D.G.-Code » :

1. catégorie de danger 1.1. ou 1.5. : 30 000 kg brut;
2. catégorie de danger 1.2. ou 1.3. : 120 000 kg brut;
3. catégorie de danger 1.4. : une quantité illimitée,

à condition que les dispositions d'arrimage et de ségrégation du Code I.M.D.G. ou le règlement belge concerné, cité à l'article 35, soient appliquées.

Art. 31. § 1er. Le capitaine d'un navire chargé de matières dangereuses est tenu de veiller à ce que :

1. le transport se fasse en conformité avec les dispositions du I.M.D.G.-Code, du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, du I.M.O. Gas Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;

2. des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;

3. conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;

4. des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;

5. une liaison par mariphone soit maintenue en permanence avec le Service de Renseignements de l'Escaut;

6. les prescriptions relatives à la signalisation prévues à l'annexe 1 soient appliquées.

§ 2. Le capitaine d'un navire-citerne chargé des gaz liquéfiés en vrac, visés par l'I.M.O. Gas Carrier Code, doit en outre observer les prescriptions suivantes :

1° un pilote compétent pour l'Escaut maritime inférieur doit se trouver à bord;

2° des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manoeuvrer le navire en toute sécurité;

3° il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de surpression dangereuse dans les citernes;

4° il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;

5° le radar de bord doit se trouver en marche;

6° le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;

7° l'appareillage est interdit ou la navigation doit autant que possible être interrompue, en mouillant, lorsque la visibilité est égale ou inférieure à 2 000 m;

8° l'intention de mouiller doit être signalée au Service de Renseignements de l'Escaut;

9° la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions des Gas Carrier Codes de l'O.M.I. et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'Etat de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.

Section II. — Dispositions relatives à tous les bateaux

Art. 32. Sur la partie de l'Escaut maritime inférieur comprise entre le prolongement de la ligne droite reliant les deux poteaux d'alignement placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur de l'extrémité sud du chenal d'accès à la Kallosluis, un bateau chargé d'une des matières dangereuses visées aux annexes 1, 3 et 4 du présent arrêté, ou qui après avoir été chargé d'une de ces matières n'a pas encore été déclaré dégazé, lorsqu'il est soumis à cette obligation, ne peut naviguer dans les conditions suivantes :

1° lorsque la visibilité est inférieure à 2 000 m;

2° de nuit, sauf en cas de force majeure ou si les fonctionnaires ou agents du commissariat maritime lèvent cette interdiction dans des circonstances exceptionnelles.

Art. 33. Sauf avec l'autorisation du gestionnaire, tout bateau chargé d'une des matières dangereuses visées aux annexes 1 à 4 du présent arrêté ou qui a été chargé d'une de ces matières, mais qui n'a pas encore été déclaré dégazé, lorsqu'il est soumis à cette obligation, ne peut, par dérogation aux dispositions des articles 6 et 7,

en 7, niet ankeren noch meren in het gedeelte van de Beneden-Zeeschelde gelegen tussen het verlengde van de rechte lijn getrokken door de twee richtingspalen geplaatst op ongeveer 1 km stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kaden van Antwerpen, en de rechte lijn getrokken dwars over de stroom vanuit het sectorenlucht 150 meter bewesten het westelijk hoofd van de toegangseul tot de Royerssluis.

Art. 34. Benevens de in het scheepsvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde voorgeschreven lichten en dagmerken :

1° voeren de zeeschepen die de in bijlage 1 bij dit besluit vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren of gevaarlijke resten aan boord hebben, het in die bijlage voorgeschreven licht of dagmerk;

2° voeren de binnenschepen die de in bijlagen 2 tot 4 bij dit besluit vermelde gevaarlijke stoffen vervoeren, of gevaarlijke resten aan boord hebben, de in die bijlagen respectievelijk voorgeschreven lichten en dagmerken, met dien verstande echter dat indien ze stoffen vervoeren of resten aan boord hebben die in meer dan één van die bijlagen worden vermeld, ze die lichten en dagmerken moeten voeren welke worden voorgeschreven voor de gevaarlijkste stof die het grootst aantal lichten of dagmerken vereist. Wat het samenstel betreft worden de hierboven bedoelde lichten en dagmerken uitsluitend door de duwboot of het voortstuwend schip gevoerd.

Art. 35. Naast het bepaalde bij dit hoofdstuk, zijn mede van toepassing :

1° het koninklijk besluit van 3 september 1958 houdende reglementering van het vervoer, de berging en de verkoop van ammoniumnitraat en van mengsels daarvan;

2° het koninklijk besluit van 23 september 1958 houdende algemeen reglement betreffende het fabriceren, opslaan, onder zich houden, verkopen, vervoeren en gebruiken van springstoffen, met uitzondering van de artikelen 121 tot 123.

Afdeling III

Verplichtingen van uitbaters van laad- en losinstallaties

Art. 36. § 1. De verantwoordelijke van elk bedrijf dat een laad- of lossteiger uitbaat langs de Beneden-Zeeschelde moet, vóór de aankomst van elk schip dat ter plaatse gevaarlijke stoffen die in de I.M.D.G.-Code of in de A.D.N.R.-voorschriften zijn vermeld, zal laden of lossen, per telex of telefax aan de Antwerpse waterschout of de scheepsnaam, tijdstip van vermoedelijke aankomst, produkt-naam I.M.O. of A.D.N.R.-klasse, V.N.-nummer en bij benadering de hoeveelheid van die stoffen melden.

§ 2. Indien het bepaalde bij dit artikel niet wordt nageleefd, wordt het schip door de ambtenaren of agenten van het waterschoutsambt opgeleid naar een veilige meer- of ankerplaats of de Beneden-Zeeschelde totdat de vereiste formaliteiten zijn vervuld geworden.

HOOFDSTUK V. — Diverse bepalingen

Art. 37. § 1. Wanneer op de stroom, zich een ramp voordoet, of wanneer daarvoor een dreigend gevaar bestaat, is eenieder verplicht onverwijld langs de vlugste weg de dienst van het loodswezen te Antwerpen daarvan in kennis te stellen. Deze dienst verwittigt onmiddellijk het waterschoutsambt te Antwerpen.

§ 2. De Antwerpse waterschout treft, in overleg met de directeur van het loodswezen te Antwerpen en met de beheerder de eerste maatregelen die hij noodzakelijk acht ter bescherming van het leefmilieu.

Beide laatstgenoemde ambtenaren nemen met de medewerking van het waterschoutsambt alle door hen noodzakelijk geachte maatregelen respectievelijk tot vrijwaring van de veiligheid van de scheepvaart, inclusief de bebakening en de betonning en andere navigatiehulpmiddelen of voor de instandhouding van de infrastructuur van de waterweg.

Art. 38. Wanneer een zeeschip dat van de Beneden-Zeeschelde komt, te kennen wil geven dat het zich naar de Boven-Zeeschelde begeeft, of omgekeerd, en derhalve op de rede van Antwerpen een andere loods moet nemen, mag het op de fluit drie lange stoten geven gevolgd door drie korte.

Art. 39. Binnenschepen die te Antwerpen zullen worden of reeds zijn gededouaneerd, maar die te Lillo niet zullen stilhouden, of niet stilgehouden hebben, voeren een groene trapeziumvormige vlag, daar waar die het best kan worden gezien.

Art. 40. Schepen zijn verplicht onmiddellijk te stoppen wanneer zij daartoe het bevel ontvangen vanwege de ambtenaren en bedienden van de beheerder. Dit bevel kan ondermeer gegeven worden door middel van het één lettersein L van het Internationaal Seinboek (een zwart-geel geblokte vlag) of door het hiermede overeenstemmend licht- of geluidsein (kort, lang, kort, kort).

moeller ou amarrer dans la partie de l'Escaut maritime inférieur comprise entre le prolongement de la ligne droite reliant les deux poteaux d'alignement placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de l'extrémité occidentale du chenal d'accès à la Royerssluis.

Art. 34. Outre les feux et marques prescrits par le Règlement pour la navigation de l'Escaut maritime inférieur :

1° les navires transportant des matières dangereuses visées à l'annexe 1er du présent arrêté ou ayant à bord des résidus dangereux, portent le feu ou la marque prévu dans cette annexe;

2° les bateaux fluviaux transportant des matières dangereuses visées aux annexes 2 à 4 du présent arrêté ou ayant à bord des résidus dangereux, portent les feux et marques respectivement prévus dans ces annexes, étant entendu toutefois que, s'ils transportent des matières ou ont à bord des résidus figurant dans plusieurs de ces annexes, ils portent les feux et marques prescrits pour la plus dangereuse de ces matières exigeant le plus grand nombre de feux ou de marques. Lorsqu'il s'agit d'un convoi, les feux ou marques susvisés sont exclusivement portés par le pousseur ou le bateau propulseur.

Art. 35. Sont applicables outre ce qui est prévu par le présent chapitre :

1° l'arrêté royal du 3 septembre 1958 portant réglementation du transport, de l'emmagasinage et de la vente du nitrate ammonique et de ses mélanges;

2° l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emmagasinage, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs, à l'exception des articles 121 à 123.

Section III. — Obligations incombant aux exploitants d'installations de chargement et de déchargement

Art. 36. § 1er. Le responsable de toute entreprise exploitant un embarcadère — débarcadère le long de l'Escaut maritime inférieur est tenu, avant l'arrivée de tout bateau venant charger ou décharger sur place des matières dangereuses visées par les prescriptions de l'I.M.D.G.-Code ou de l'A.D.N.R., de signaler par telex ou téléfax au commissaire maritime d'Anvers, le nom du navire, l'heure présumée d'arrivée, la dénomination du produit, la classe O.M.I. ou A.D.N.R., le numéro N.U. et la quantité approximative de ces matières.

§ 2. Si les dispositions du présent article ne sont pas respectées, le bateau sera conduit par les fonctionnaires ou agents du commissariat maritime vers un lieu d'amarrage ou de mouillage sûr situé sur l'Escaut maritime inférieur, jusqu'à ce que soient remplies les formalités requises.

CHAPITRE V. — Dispositions diverses

Art. 37. § 1er. Lorsque se produit sur le fleuve une catastrophe ou lorsqu'une telle catastrophe s'avère imminente, il est du devoir de chacun d'en avertir sans délai et par la voie la plus rapide, le service du pilotage à Anvers. Ce service prévient immédiatement le commissariat maritime d'Anvers.

§ 2. Le commissaire maritime d'Anvers prendra, en concertation avec le directeur du service du pilotage à Anvers et le gestionnaire les premières mesures qu'il juge nécessaires pour la protection de l'environnement.

Ces deux derniers fonctionnaires prennent, en collaboration avec le commissariat maritime, toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires respectivement pour garantir la sauvegarde de la sécurité de la navigation, y compris le balisage et les autres aides à la navigation, ou pour assurer la conservation de l'infrastructure de la voie navigable.

Art. 38. Lorsqu'un navire en provenance de l'Escaut maritime inférieur veut faire savoir qu'il se dirige vers l'Escaut maritime supérieur ou vice-versa, et qu'il doit dès lors changer de pilote sur la rade d'Anvers, il peut émettre au sifflet trois sons prolongés suivis de trois sons brefs.

Art. 39. Les bateaux fluviaux qui seront ou ont déjà été dédouanés à Anvers, mais qui ne s'arrêteront pas ou ne se sont pas arrêtés à Lillo, arborent un pavillon vert de forme trapézoïdale à l'endroit le plus apparent.

Art. 40. Les bateaux sont tenus de s'arrêter immédiatement sur ordre des fonctionnaires et agents du gestionnaire. L'ordre peut notamment être donné au moyen du signal monolettre L du Code International des Signaux (pavillon à damiers noirs et jaunes) ou par le signal lumineux ou sonore équivalent (court, long, court, court).

Art. 41. Het is verboden in de Beneden-Zeeschelde te zwemmen of te baden en in de vaargeul ervan waterski te beoefenen of te plankzeilen.

Art. 42. Aan boord van elk schip, met uitzondering van een open klein schip, moeten aanwezig zijn :

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

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

Art. 43. De Antwerpse waterschout en de agenten van de zeevaartpolitie zien erop toe dat dit reglement wordt nageleefd.

De havenkapitein van Antwerpen moet toezien dat artikel 9, § 4, wordt nageleefd.

Art. 44. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 22 maart 1939 betreffende de reglementering van het zwemmen en de badinrichtingen in de Zeeschelde, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 31 mei 1968, worden de woorden « en de Beneden-Zeeschelde zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 » vervangen door de woorden « en de Beneden-Zeeschelde zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 23 september 1992 ».

Art. 45. Het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politiereglement van de Beneden-Zeeschelde met uitzondering van artikel 16, wordt opgeheven.

Art. 46. Het koninklijk besluit van 27 januari 1992 houdende politiereglement voor de Beneden-Zeeschelde wordt ingetrokken.

Art. 47. Dit besluit treedt in werking op 1 november 1992.

Art. 48. Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen,
en van Overheidsbedrijven,

G. COËME

Bijlage 1

Vervoer van gevaarlijke stoffen door zeeschepen

1. Zeeschepen die de volgende gevaarlijke stoffen vervoeren :
 - a) meer dan 100 kg brutostoffen van de I.M.D.G.-Code klasse 1, gevarengroep 1.1. en 1.5.; of
 - b) meer dan 1 000 kg bruto van de stoffen van de I.M.D.G.-Code klasse 1, gevarengroep 1.2., 1.3., 1.4. en van de stoffen van klasse 5.2.; of
 - c) meer dan 1 000 kg bruto : de in de I.M.D.G.-Code klasse 2 voorziene samengeperste, vloeibare of onder druk opgeloste gassen in bulk; of
 - d) ongeacht de hoeveelheid : stoffen behorende tot één der klassen van de I.M.D.G.-code, voor zover deze in bulk, per zeeschip worden vervoerd;
 - moeten het volgende licht of dagmerk voeren :
 - i) bij nacht : één op ten minste 2 000 m zichtbaar rood licht;
 - ii) bij dag : de seinvlag B van het Internationale Seinboek;
2. Het licht en het dagmerk moeten worden gevoerd op een plaats waar zij het best rondom gezien kunnen worden en op een hoogte van ten minste 6 m boven het dek.
3. Indien het zicht minder dan 2 000 m bedraagt, moet het bij nacht voorgeschreven licht ook bij dag worden gevoerd.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en van Overheidsbedrijven,

G. COËME

Art. 41. Il est interdit de nager ou de se baigner dans l'Escaut maritime inférieur et de pratiquer le ski nautique ou la planche à voile dans le chenal.

Art. 42. A bord de tout bateau, à l'exception d'un petit bateau non ponté, doivent se trouver :

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

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

Art. 43. Le commissaire maritime d'Anvers et les agents de la police maritime veillent à l'exécution du présent règlement.

Le capitaine de port d'Anvers est chargé de veiller à l'exécution de l'article 9, § 4.

Art. 44. A l'article 1er de l'arrêté royal du 22 mars 1939 relatif à la réglementation concernant la nage et les installations de bain de l'Escaut, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les mots « et l'Escaut maritime inférieur tel qu'il est défini dans l'article 1er de l'arrêté royal du 31 mai 1968 » sont remplacés par les mots « et l'Escaut maritime inférieur, tel qu'il est défini à l'article 1er de l'arrêté royal du 23 septembre 1992 ».

Art. 45. L'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police relatif à l'Escaut maritime inférieur à l'exception de l'article 16, est abrogé.

Art. 46. L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur est rapporté.

Art. 47. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

Art. 48. Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 septembre 1992.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,

G. COËME

Annexe 1

Transport de matières dangereuses par navires

1. Les navires transportant les matières dangereuses suivantes :
 - a) plus de 100 kg brut de matières de la classe 1 du Code I.M.D.G., catégories de danger 1.1. et 1.5.; ou
 - b) plus de 1 000 kg brut de matières de la classe 1 du Code I.M.D.G., catégories de danger 1.2., 1.3., 1.4. et de matières de la classe 5.2.; ou
 - c) plus de 1 000 kg brut de gaz en vrac comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, de la classe 2 du Code I.M.D.G.; ou
 - d) peu importe la quantité : les matières d'une des classes du Code I.M.D.G., pour autant qu'elles soient transportées en vrac par des navires;
 - doivent montrer le feu ou la marque suivant :
 - i) de nuit : un feu rouge visible à une distance d'au moins 2 000 m;
 - ii) de jour : le pavillon B du Code international des Signaux;
2. Le feu et la marque doivent être visibles sur tout l'horizon et placés à l'endroit le plus apparent et à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.
3. Lorsque la visibilité est inférieure à 2 000 m, le feu prévu pour la nuit doit également être montré de jour.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,

G. COËME

Bijlage 2

Vervoer van licht-ontvlambare stoffen door binnenschepen

1.1. Binnenschepen geladen met de volgende gevaarlijke stoffen van het A.D.N.R. :

1° voor wat stukgoedvervoer betreft :

a) wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de door een schip vervoerde stoffen 5 000 kg overschrijdt :

— brandbare gassen (F) van klasse Id met uitzondering van die, bedoeld in bijlage 4;

— stoffen van de categorieën Kx, KOs, KOn, KIs en Kin van klasse IIIa;

— stoffen van klasse V waarvan het vlampunt lager dan 21° C ligt; of

b) wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de door een schip vervoerde stoffen 25 000 kg overschrijdt :

— stoffen van categorie K2 van klasse IIIa;

— stoffen van klasse V waarvan het vlampunt tussen 21 °C en 55 °C ligt;

2° voor wat tankschepen betreft : de onder 1° genoemde stoffen zonder begrenzing van het gewicht alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en zich in de tanks bevinden;

moeten één op ten minste 1 000 m zichtbaar blauw licht en als dagmerk één blauwe kegel met de punt naar beneden voeren.

1.2. Het licht en de kegel moeten gevoerd worden op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn.

2. Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die de in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

3. Bevat een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer binnenschepen zoals vermeld in 1.1. dan moet het voortstuwend schip het in 1.1. voorgeschreven licht of dagmerk voeren.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en van Overheidsbedrijven,

G. COËME

Bijlage 3

Vervoer van ammoniak
en andere gelijkgestelde stoffen door binnenschepen

1.1. Binnenschepen geladen met de volgende gevaarlijke stoffen van het A.D.N.R. :

1° voor wat stukgoed vervoer betreft : wanneer het gezamenlijk bruto gewicht van de door een schip vervoerde stoffen 1 000 kg per stof of 5 000 kg in totaal, overschrijdt :

a) de volgende stoffen van klasse Id :

— boriumfluoride en fluor genoemd onder 3°;

— de stoffen genoemd onder 5° en 8° a);

— chloorwaterstof genoemd onder 10°;

— ammoniak genoemd onder 14°;

b) de volgende stoffen van klasse IVa :

— de stoffen genoemd onder 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 11°, 12°, 13°, 14° en 31°;

— natriumazide genoemd onder 32° a);

— de stoffen genoemd onder 81° a) en 81° b);

— natriumfluoracetaat en fluoracetamide genoemd onder 81° g);

Annexe 2

Transport par bateaux fluviaux
de matière facilement inflammables

1.1. Les bateaux fluviaux transportant les matières dangereuses suivantes de l'A.D.N.R. doivent :

1° lorsqu'il s'agit d'un transport en colis :

a) quand le poids brut total par bateau dépasse 5 000 kg :

— gaz inflammables (F) de la classe Id à l'exception de ceux visés à l'annexe 4;

— matières des catégories Kx, KOs, KOn, KIs et Kin de la classe IIIa;

— matières de la classe V dont le point d'éclair est inférieur à 21° C; ou

b) quand le poids brut total par bateau dépasse 25 000 kg :

— matières de la catégorie K2 de la classe IIIa;

— matières de la classe V dont le point d'éclair se situe entre 21 °C et 55 °C;

2° lorsqu'il s'agit de bateaux-citernes : les matières visées au 1° sans limitation de poids ainsi que les gaz dangereux qui se sont formés durant le transport de ces matières et qui se trouvent dans les citernes;

montrer un feu bleu visible à une distance d'au moins 1 000 m et comme marque un cône bleu avec la pointe dirigée vers le bas.

1.2. Le feu et le cône doivent être placés à l'endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils puissent être visibles sur tout l'horizon.

2. Ces dispositions sont également d'application aux bateaux fluviaux qui ont transporté en citernes des matières figurant dans la présente annexe, tant qu'ils n'ont pas été débarrassés des restes, y compris les gaz et les vapeurs, pouvant causer un danger.

3. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux fluviaux visés au 1.1., c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit montrer le feu ou la marque prescrit au 1.1.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,

G. COËME

Annexe 3

Transport d'ammoniac
et d'autres matières analogues par bateaux fluviaux

1.1. Les bateaux fluviaux transportant les matières dangereuses suivantes de l'A.D.N.R. doivent :

1° lorsqu'il s'agit d'un transport en colis dont le poids brut total par bateau dépasse 1 000 kg par matière ou 5 000 kg au total :

a) les matières suivantes de la classe Id :

— fluorure de bore et fluor du chiffre 3°;

— les matières des chiffres 5° et 8° a);

— acide chlorhydrique anhydre du chiffre 10°;

— ammoniac du chiffre 14°;

b) les matières suivantes de la classe IVa :

— les matières des chiffres 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 11°, 12°, 13°, 14° et 31°;

— azoture de sodium du chiffre 32° a);

— les matières du chiffre 81° a) et 81° b);

— acétate de fluor de sodium et acétamide de fluor du chiffre 81° g);

c) de volgende stoffen van klasse V;

— de stoffen genoemd onder 2° a), 3° a), 6°, a), 7°, 9° en 14°;

2° voor wat tankschepen betreft: de onder 1° genoemde stoffen zonder begrenzing van het gewicht alsmede de gevaarlijke gassen die zijn ontstaan tijdens het vervoer van deze stoffen en zich in de tanks bevinden, moeten twee op minstens 1 000 m zichtbare blauwe lichten en als dagmerk twee blauwe kegels met de punt naar beneden voeren loodrecht onder elkaar, met een onderlinge afstand van ongeveer één meter.

1.2. De lichten en de kegels moeten gevoerd worden op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn.

2. Het bepaalde is eveneens van toepassing op binnenschepen die in deze bijlage begrepen stoffen in tanks hebben vervoerd, zolang zij niet ontdaan zijn van resten, daaronder begrepen gassen en dampen, die gevaar kunnen opleveren.

3. Bevat een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer binnenschepen zoals vermeld in 1.1. dan moet het voortstuwend schip het in 1.1. voorgeschreven lichten of dagmerken voeren.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en van Overheidsbedrijven,
G. COËME

Bijlage 4

Vervoer van ontplofbare stoffen door binnenschepen

1. Binnenschepen geladen met de volgende gevaarlijke stoffen van het A.D.N.R., wanneer het maximum bruto gewicht van de door een schip vervoerde stoffen 50 kg per klasse overschrijdt :

- stoffen van klasse Ia, met uitzondering van stoffen genoemd onder 15°;
- stoffen van klasse Ib;
- stoffen van klasse Ic, met uitzondering van stoffen genoemd onder 1°, a);
- stoffen van klasse VII, met uitzondering van stoffen genoemd onder 99°;

moeten drie op ten minste 1 000 m zichtbare blauwe lichten en als dagmerk drie blauwe kegels met de punten naar beneden voeren loodrecht onder elkaar, met een onderlinge afstand van ongeveer één meter.

2. De lichten en kegels moeten gevoerd worden op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat zij rondom zichtbaar zijn.

3. Bevat een duwstel of een gekoppeld samenstel één of meer binnenschepen zoals vermeld in 1, dan moet het voortstuwend schip de in 1, voorgeschreven lichten of dagmerken voeren.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 september 1992.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en van Overheidsbedrijven,
G. COËME

c) les matières suivantes de la classe V :

— les matières des chiffres 2° a), 3° a), 6°, a), 7°, 9° et 14°;

2° lorsqu'il s'agit de bateaux-citernes : les matières visées au 1° sans limitation de poids ainsi que les gaz dangereux qui se sont formés pendant le transport de ces matières et qui se trouvent dans les citernes, montrer deux feux bleus visibles à une distance d'au moins 1 000 m et comme marque deux cônes bleus, placés perpendiculairement à un mètre environ l'un au-dessus de l'autre, les pointes dirigées vers le bas.

1.2. Les feux et les cônes doivent être placés à l'endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils puissent être visibles sur tout l'horizon.

2. Ces dispositions sont également d'application aux bateaux fluviaux qui ont transporté en citernes des matières figurant dans la présente annexe, tant qu'ils n'ont été débarrassés des restes, y compris les gaz et les vapeurs, pouvant causer un danger.

3. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux fluviaux visés au 1.1, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit montrer les feux ou les marques prescrit au 1.1.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME

Annexe 4

Transport de matières explosibles par bateaux fluviaux

1. Les bateaux fluviaux transportant les matières dangereuses suivantes de l'A.D.N.R., quand le poids brut maximal par bateau dépasse 50 kg par classe :

- matières de la classe Ia, à l'exception des matières du chiffre 15°;
- matières de la classe Ib;
- matières de la classe Ic, à l'exception des matières du chiffre 1° a);
- matières de la classe VII, à l'exception des matières du chiffre 99°;

doivent montrer trois feux bleus visibles à une distance d'au moins 1 000 m et comme marque trois cônes bleus placés perpendiculairement à un mètre environ les uns des autres, les pointes dirigées vers le bas.

2. Les feux et les cônes doivent être placés à l'endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils puissent être visibles sur tout l'horizon.

3. Lorsqu'un convoi poussé ou une formation à couple comprend un ou plusieurs bateaux fluviaux visés au 1, c'est le bateau assurant la propulsion du convoi poussé ou de la formation à couple qui doit montrer les feux ou les marques prescrit au 1.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 septembre 1992.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Entreprises publiques,
G. COËME