Stuk **402** (1999-2000) – Nr. 1

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 1999-2000

10 juli 2000

ONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993, en met het bijgevoegde Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas met de bijlagen I, II en III

INHOUD

Blz.

Memorie van toelichting 3

Voorontwerp van decreet 9

Advies van de Raad van State 13

Ontwerp van decreet 21

Bijlagen

– Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993 26

– Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas 30

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. Algemene toelichting

De erg verschillende activiteiten, zoals pleziervaart, visserij, vracht- en personenvervoer en watersport, komen met elkaar in conflict op het deel van de Maas dat de grens vormt tussen België en Nederland. Het reglement dat het verkeer op de rivier poogt te ordenen dateert van 1843 en is dus hopeloos verouderd. Bovendien volgt de landsgrens de zgn. "thalweg" of de meetkundige lijn die de diepste punten in de bedding van de Maas verbindt. Die bedding verlegt zich echter volgens een natuurlijk proces, zodat de grens eveneens verandert, maar dan zonder herkenningspunten op de Maas of op de oevers. Dergelijke niet visueel waarneembare grensafbakening heeft als nadeel dat de politietaken van controle en dwang voor beide landen op de Maas worden gehinderd en dat meteen ook de rechtszekerheid voor de gebruikers in het gedrang komt.

Het voorliggende Verdrag, voortaan de Overeenkomst genoemd, en het nieuwe Scheepvaartreglement als bijlage beogen die knelpunten op te heffen voor al de betrokken partijen, zowel de gebruikers van de rivier als de bevoegde overheden.

Als eerste principe wordt daarom in artikel 2 van de Overeenkomst bepaald dat de ambtenaren van de ene staat hun taken op het territorium van de andere staat mogen uitoefenen met het oog op de naleving van dat Scheepvaartreglement. Het tweede beginsel is dat de processen-verbaal opgemaakt door bevoegde ambtenaren van het ene land dezelfde bewijskracht hebben in het andere land (artikel 3). Ten derde geldt volgens het verdragsartikel 4 dat de overtredingen die ontstaan zijn in het ene land en voortgezet worden in het andere, uitsluitend door het eerst bedoelde land kunnen worden vervolgd. In geval van onzekerheid over de plaats van het ontstaan van de overtreding, heeft de eventuele vervolging plaats in België of Nederland, naargelang in welk van de twee landen de verdachte verblijft. Bij gebrek aan verblijfplaats in beide, is het land waarvoor de verbaliserende ambtenaar optreedt, bevoegd om te vervolgen.

II. Artikelsgewijze toelichting van de Overeenkomst

Hierna volgt een artikelsgewijze bespreking van de Overeenkomst zelf en daarna van die van het nieuwe Scheepvaartreglement.

Artikel 1 verwijst naar het aan de Overeenkomst zelf als bijlage gehechte "Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas", hierna het Reglement genoemd.

Artikel 2 bepaalt dat de ambtenaren van beide landen die belast zijn met de handhaving van het Reglement gemachtigd zijn "zich bij de uitoefening van hun werkzaamheden wederzijds te begeven op het grondgebied van het andere land".

Artikel 3 kent aan het proces-verbaal van overtreding opgemaakt door de bevoegde ambtenaren van het ene land dezelfde bewijskracht toe in het andere land.

Artikel 4 regelt de territoriale bevoegdheid voor de vervolging van een overtreding.

Artikel 5 verwijst naar de regelgeving in beide landen die overtredingen van het Reglement strafbaar stelt.

Artikel 6 handelt over de wijze waarop het Reglement kan gewijzigd, aangevuld of vervangen worden. De werkwijze bestaat in de uitwisseling van diplomatieke nota's waarin ook de datum van inwerkingtreding wordt vastgesteld.

Artikel 7 schaft het vorige Reglement af voor zover het strijdig is met het aan de Overeenkomst gehechte nieuwe Reglement.

Artikel 8 handelt over de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst.

De Vlaamse bevoegdheid, naast de federale, blijkt uit de volgende artikelen van het nieuwe Reglement als bijlage gehecht aan de Overeenkomst.

Artikel 1.06

Dit artikel betreft meer het beheersaspect (Vlaamse bevoegdheid) dan het politieaspect (federale bevoegdheid).

Eerste lid : gebruik van de vaarweg

Elementen zoals de maximum toegelaten afmetingen van de schepen (de lengte, de breedte, de diepgang en ook de hoogte) hangen nauw samen met het beheer van een waterweg. Het is inderdaad de beheerder die op grond van de technische kennis van de eigen waterweg bepaalt met welke afmetingen het kan verantwoord zijn de scheepvaart toe te

staan. Het is dus logisch dat hij de toegankelijkheidsvoorwaarden ervan bepaalt.

Tweede lid : bevoegde autoriteit om in bepaalde omstandigheden de afmetingen te verminderen

Wegens de redenen uiteengezet in verband met het eerste lid kan enkel een Vlaamse ambtenaar die beslissingsmacht bezitten.

Het beheersaspect komt overigens duidelijk tot uiting in de opsomming van de omstandigheden waarin zulke vermindering mogelijk is, namelijk door het gebruik van de termen "vloed", "waterschaarste", "werken" en "maatregelen genomen in het algemeen belang".

Het is duidelijk dat, alleszins in de eerste drie gevallen, alleen de beheerder van de betrokken waterweg de nodige technische en feitelijke kennis kan hebben om te kunnen overgaan tot een maatregel van vermindering van diepgang bijvoorbeeld. Hij alleen kan het debiet in "*real time*" controleren, of het nu een overvloed of een schaarste aan water betreft – de hydrologie is eveneens toegewezen aan de Gewesten.

Hij bepaalt ook welke werken van onderhoud e.d. nodig zijn. Het is duidelijk dat een federale ambtenaar die enkel voor de kwaliteit en de toepassing van de algemene scheepvaartreglementering verantwoordelijk is (in wezen het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Rijk of A.S.R., bepaald bij koninklijk besluit van 15 oktober 1935, zoals gewijzigd door latere besluiten), deze beslissingen niet kan nemen.

Artikelen 1.12-13-14-15-17-19-20

Men heeft het over de "bevoegde autoriteit", o.a. conducteurs en wachters. Blijkbaar heeft men zich gebaseerd op artikel 101, a en b van het A.S.R. Deze ambtenaren zijn ondertussen gewestelijke ambtenaren geworden, maar blijven dezelfde beheerstaken uitvoeren die zij ooit als ambtenaar van de Belgische eenheidsstaat hadden. Het is dus duidelijk dat in deze aangelegenheid ambtenaren van de Vlaamse overheid bevoegd zijn.

Het Vlaams Gewest heeft wel andere graden ingesteld. De in het Reglement vermelde graden bestaan dus niet meer, noch bij het Gewest, noch bij de federale overheid.

Om dit ten opzichte van de andere verdragsluitende partij, Nederland, duidelijk te maken, zal gebruik gemaakt worden van artikel 2, tweede lid, van de Overeenkomst. Die verdragsbepaling luidt : "De bevoegde autoriteiten van de beide landen brengen elkaar schriftelijk ter kennis welke ambtenaren belast zijn met de handhaving van het reglement". Met "handhaving van het reglement" bedoelt men ongetwijfeld elke taak van gezagsuitoefening die in het verlengde ligt van de beheerstaak.

Artikelen 1.22-23

Dit artikel handelt over "voorschriften van tijdelijke aard".

Hier springen twee verwijzingen onmiddellijk in het oog :

1° de "bijzondere gevallen", die duidelijk alleen door de beherende overheid kunnen gekend zijn en als dusdanig kunnen ingeschat worden,

2° een afkondiging bij "bekendmaking", waarbij "kan worden afgeweken van bepalingen van dit reglement".

Het betreft hier een impliciete verwijzing naar de "Berichten aan de Schipperij" die nooit uitgevaardigd worden door de federale overheid, maar altijd door de beheerder van de betrokken waterweg, dus de Vlaamse overheidsdiensten, meer bepaald de afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen van de administratie Waterwegen en Zeewezen op voorstel van de plaatselijke afdeling, in dit geval de afdeling Maas en Albertkanaal.

Artikel 1.18

Dit artikel inzake de verplichting tot de vrijmaking van de versperde vaarweg ingevolge stuurloze, vastgelopen of gezonken schepen betreft uitsluitend een aangelegenheid van beheer. Het optreden dat dit vergt vormt dus een exclusief Vlaamse bevoegdheid.

Artikel 3.20

Derde lid, litt. a, "aangewezen door de bevoegde autoriteit"

Het is duidelijk de Vlaamse beheerder van de Maas die de ligplaats van schepen in de vaarweg zal aanwijzen.

Artikelen 3.27 en 3.41

Hier ontbreekt de titulatuur van de "bevoegde autoriteit".

Indien het echter de bedoeling mocht zijn op grond van een plaatselijke toestand een vrijstelling toe te staan van een algemene verplichting, dan is het evident dat uitsluitend de beheerder deze plaatselijke toestand kan kennen en de opportuniteit van een vrijstelling kan beoordelen.

Artikel 3.45

De "schepen van toezichthoudende ambtenaren" verwijzen naar de schepen van het Vlaams Gewest, dat over een eigen vloot van dienstvaartuigen beschikt. De federale overheid, met name het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur, heeft immers geen dienstvaartuigen.

Artikel 5.02

Het is duidelijk dat de beheerder van de waterweg, dus het Vlaams Gewest in dit geval, verkeerstekens kan aanbrengen of verwijderen, hetzij zelf, hetzij via derden zoals een aannemer van onderhoudswerken die hiertoe van hem een opdracht heeft ontvangen.

Artikelen 6.33 en 7.08

De "bevoegde autoriteit" die vermeld wordt in verband met de snelheid van vaartuigen (6.33a) en het toezicht op stilliggende schepen (7.08), kan niet anders dan het Gewest zijn als beheerder van de waterweg.

Zo kan de bevoegdheid om de vakken te wijzigen waar men een grotere snelheid dan 16 km/u kan varen, de zgn. snelheidsvakken voor de pleziervaart, niet anders dan bij de beheerder liggen, vermits hij alleen op grond van zijn feitenkennis van de waterweg de opportuniteit tot het wijzigen van deze vakken kan inschatten. Een en ander blijkt overigens uit de bekendmaking vereist door het vierde lid van artikel 6.33a dat impliciet verwijst naar een "Bericht aan de Schipperij" (zie boven de toelichting bij artikel 1.22-23).

Ook de bevoegdheid om een afwijking toe te staan op de algemene verplichting om een stilliggend schip met toezicht achter te laten of dit gebrek aan toezicht te gedogen, kan niet anders dan bij de beheerder van de waterweg liggen, om de redenen reeds supra genoemd bij artikel 3.20.

Artikel 7.02

De "bevoegde autoriteit" om een ligplaats aan te wijzen kan, om de redenen boven herhaaldelijk uiteengezet, niemand anders zijn dan de beheerder van de Maas, in dit geval met andere woorden de Vlaamse overheid.

III. Betrokkenheid van Vlaanderen

In uitvoering van artikel 39 van de gecoördineerde Grondwet van 17 februari 1997 bepaalt artikel 6, § 1, X, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd door artikel 4, § 11, van de (bijzondere) wet van 8 augustus 1988 dat "wat de openbare werken en het vervoer betreft", "de waterwegen en hun aanhorigheden" een gewestelijke aangelegenheid zijn. De waterwegen vallen dus onder de bevoegdheid van de Gewesten voor wat hun beheer en exploitatie betreft en eveneens onder die van de federale overheid, mits betrokkenheid van de Gewesten bij de federale regelgeving, inzake hun algemene politie- en verkeersreglementering.

Een en ander brengt met zich mee dat de meeste internationale verdragen gesloten inzake waterwegen zgn. gemengde verdragen zijn. Dit is dus ook het geval met deze Overeenkomst en haar bijlage.

IV. Verloop van de verdragsprocedure

De onderhandelingen tussen België en Nederland verliepen in de Belgisch-Nederlandse Maascommissie, subcommissie Scheepvaart, van januari 1984 tot november 1986. In 1990 werden de toenmalige ministers van het Vlaams en het Waals Gewest, bevoegd voor infrastructuur, door hun federale collega ingelicht over het ambtelijk overeengekomen ontwerp-verdrag en over zijn instemming daarmee. De ondertekening van de Overeenkomst, pas in januari 1993, liep vertraging op wegens het uitblijven

van de Franse vertaling van het Scheepvaartreglement als bijlage van de Overeenkomst. In Nederland werd de interne verdragsprocedure in december 1993 afgewerkt.

Op 6 februari 1995 werd de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de federale minister van Buitenlandse Zaken verzocht advies uit te brengen over het ontwerp van wet houdende goedkeuring van deze internationale Overeenkomst. In zijn advies d.d. 29 november 1995 stelde de Raad van State vast dat de Overeenkomst rechtstreeks regels van algemene politie betreffende de scheepvaart uitvaardigt, zodat geen enkele interne regelgeving noodzakelijk is voor het toepassen ervan. De Raad merkt op dat zulke regelgeving een federale bevoegdheid is, waarbij hij een passage citeert uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 8 augustus 1988 tot herziening der instellingen.

De Raad van State verwees echter meteen naar artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd in 1988. Dat artikel bepaalt dat "de Gewestregeringen moeten betrokken worden bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen". De Raad refereerde tevens naar de memorie van toelichting bij de wet van 8 augustus 1988, waarin het algemeen reglement van de scheepvaartwegen en de politie op de zeevaart als voorbeelden worden vermeld van algemene politie van toepassing op verschillende vervoerswijzen.

De Raad stelde vast dat de Gewestregeringen in strijd met die wetsbepalingen niet werden betrokken bij het ontwerpen van de Overeenkomst. Het feit dat de onderhandelingen verliepen voor de inwerkingtreding in 1989 van het nieuwe artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet, doet hieraan geen afbreuk : de ondertekening nadien, namelijk in 1993, heeft tot gevolg dat die nieuwe bepaling geldt. Het meedelen van de ontworpen verdragstekst door de federale overheid staat volgens de Raad niet gelijk met het betrekken van andere overheden, in casu de twee belanghebbende Gewesten, bij die internationaal onderhandelde regelgeving.

Volgens de afdeling Administratie van de Raad impliceert het betrekken van een orgaan bij het opmaken van regelgeving niet alleen het ontvangen en onderzoeken van eventuele suggesties van de te betrekken overheden, maar bovendien het discussiëren ermee ; dit betekent dat, vooraleer de beslissing te nemen, aan dat orgaan minstens de redenen worden uiteengezet waarom in voorkomend geval het niet opportuun wordt geacht op de suggesties in te gaan. Op die manier kan aan dat orgaan worden verzekerd dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbare reden wordt terzijde geschoven.

Als gevolg van dat advies vroeg de federale overheid medio 1996 aan de regeringen van het Vlaams Gewest en het Waals Gewest of ze haar konden meedelen dat ze voldoende waren betrokken bij de totstandkoming van de Overeenkomst en dat ze konden instemmen met het nieuwe ontwerp van federale wet tot instemming met dit verdrag. Na ambtelijk en ministerieel overleg, deelde de Vlaamse minister-president in april 1997 mee niet te kunnen ingaan op dit voorstel, omdat de Vlaamse regering, in tegenstelling tot de federale overheid, van mening is dat de voorliggende Overeenkomst een gemengd verdrag is.

Volgens de Vlaamse ministers, respectievelijk bevoegd voor buitenlands beleid en voor openbare werken en vervoer, is de Vlaamse overheid immers inhoudelijk bevoegd op grond van artikel 6, § 1, X, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd in 1988. Het volstaat dus niet het door de Raad van State in 1995 aangehaalde artikel 6, § 4, 3°, van dezelfde wet toe te passen, met name de Gewesten te betrekken bij de regelgeving inzake algemene politie. Artikel 6, § 1, X, 2°, van die bijzondere wet bepaalt sinds 1988 dat de waterwegen en hun aanhorigheden gewestelijke aangelegenheden zijn. In het deel van deze memorie dat de voorliggende Overeenkomst artikelsgewijs toelicht, worden de bepalingen aangeduid van het Scheepvaartreglement, bijlage van de Overeenkomst, die onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest vallen.

Wegens dit verschil van mening werd op 30 april 1997 door de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB), beslist een ambtelijke projectgroep op te richten om alle implicaties van deze Overeenkomst te inventariseren en hieruit conclusies te trekken over de eventuele bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de twee geografisch betrokken Gewesten.

De projectgroep pleegde in juni 1997 meermaals overleg. Deze ambtelijke groep ad hoc kwam in september 1997 tot een consensus over :

– de gemengde aard van de Overeenkomst, waarbij de onderlinge bevoegdheidsafbakening gedetailleerd wordt beschreven,

– de huidige inhoud van de Overeenkomst, waardoor de heropening van de onderhandelingen met Nederland overbodig wordt,

– de mededeling aan Nederland via een diplomatieke nota dat de twee Gewesten betrokken partij zijn en dat hieruit twee welbepaalde wijzigingen van het reglement als bijlage van het verdrag voortvloeien, dit overeenkomstig artikelen 2 en 6 van de Overeenkomst.

Die overeenstemming tussen het federale ministerie van Vervoer en Infrastructuur en de Vlaamse en Waalse administraties bevoegd voor de waterwegen en het buitenlands beleid werd, zoals afgesproken, aan de federale minister van Buitenlandse Zaken meegedeeld. In september 1997 werd informeel vernomen dat deze geen beletsel zag om dit voorstel aan de drie respectieve regeringen voor te leggen.

Ondanks het aandringen van het federale ministerie van Buitenlandse Zaken en van de Vlaamse minister bevoegd voor buitenlands beleid via de herhaalde agendering van dit onderwerp op de WGV – dit gebeurde maandelijks vanaf 8 oktober 1997 – werd slechts begin mei 1998 vernomen dat de federale minister bevoegd voor vervoer dit standpunt deelt.

Tijdens de vergadering van de WGV op 13 mei 1998 werd de instemming van de federale overheid officieel bevestigd met betrekking tot de ambtelijke consensus inzake de onderlinge bevoegdheidsafbakening. In dezelfde vergadering werd tevens overeengekomen dat het Scheepvaartreglement zal worden gewijzigd in functie van de federalisering van België. Die en eventueel andere wijzigingen zouden worden aangebracht via de uitwisseling van diplomatieke nota's, in toepassing van artikel 6 van de Overeenkomst die ondertussen in werking zou zijn getreden. Dit voorstel van beslissing van de WGV werd door de ICBB op 24 juni 1998 bekrachtigd.

V. Advies van de Raad van State

De Raad van State, afdeling wetgeving, heeft op 15 maart 2000 in verenigde kamers advies (referte L. 29.406/3) uitgebracht. De Raad bevestigt dat de Overeenkomst als een gemengd verdrag kan beschouwd worden en dat het Vlaams Parlement bijgevolg bevoegd is om daarmee zijn instemming te verlenen.

De Raad van State merkt op dat in de bepalingen in bijlage I bij het Scheepvaartreglement is aangegeven welke de bevoegde overheidsdiensten zijn, respectievelijk in België en Nederland. De Raad meent dat dit ongebruikelijk is, maar heeft geen juridisch bezwaar. Bovendien is het zo dat elke wijziging aan het Scheepvaartreglement aan de bevoegde parlementen ter instemming moet worden voorgelegd, zoals de Raad zelf terecht opmerkt.

Qua legistiek stelt de Raad dat uit het opschrift en artikel 2 van het ontwerp van decreet zou moeten blijken dat de instemming van de decreetgever niet enkel betrekking heeft op de Overeenkomst, maar ook op het bijgevoegde "Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas" en op de bijlagen I, II en III bij dat reglement. Aan die opmerkingen van de Raad werd gevolg gegeven.

De minister-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Financiën, Begroting,
Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden,

Patrick DEWAEL

De minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Welzijn, Gezondheid
en Gelijke Kansen,

Mieke VOGELS

De Vlaamse minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse
Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking,

Bert ANCIAUX

De Vlaamse minister van Onderwijs en Vorming,

Marleen VANDERPOORTEN

De Vlaamse minister van Werkgelegenheid en Toerisme,

Renaat LANDUYT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA

De Vlaamse minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport,

Johan SAUWENS

De Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media,

Dirk VAN MECHELEN

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

houdende instemming met de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend in Brussel op 6 januari 1993

DE VLAAMSE REGERING,

Op het gezamenlijk voorstel van de leden van de Vlaamse regering ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend in Brussel op 6 januari 1993 zal, wat het Vlaams Gewest betreft, volkomen uitwerking hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden,

Patrick DEWAEL

De minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen,

Mieke VOGELS

De Vlaamse minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking,

Bert ANCIAUX

De Vlaamse minister van Onderwijs en Vorming,

Marleen VANDERPOORTEN

De Vlaamse minister van Werkgelegenheid en Toerisme,

Renaat LANDUYT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA

De Vlaamse minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport,

Johan SAUWENS

De Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media,

DIRK VAN MECHELEN

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

L. 29.406/VR

KONINKRIJK BELGIE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, verenigde kamers, op 7 juni 1999 door de minister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "houdende instemming met de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend in Brussel op 6 januari 1993", heeft op 15 maart 2000 het volgende advies gegeven :

L. 29.406/VR

STREKKING VAN HET ONTWERP

Op 6 januari 1993 is te Brussel de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden ondertekend, tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas. Bij dat verdrag worden de scheepvaart en de recreatie op de gemeenschappelijke Maas onderworpen aan de voorwaarden vastgesteld in het "Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas", gevoegd als bijlage bij de overeenkomst. Het verdrag bevat voorts bepalingen i.v.m. de uitoefening van het toezicht op de naleving van het reglement.

Het voor advies voorgelegde ontwerp van decreet beoogt de instemming van het Vlaams Parlement met de genoemde overeenkomst.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMS GEWEST

1. In een advies L. 24.106/9 van 29 november 1995 over een ontwerp van federale wet houdende goedkeuring van de genoemde overeenkomst tussen België en Nederland, heeft de Raad van State overwogen dat de overeenkomst betrekking heeft op de regels van de algemene politie m.b.t. de scheepvaart, zodat de goedkeuring van die overeenkomst behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid. Wel dienden de gewesten, op grond van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, bij het ontwerpen van die regels betrokken te zijn.

2. Thans dient de kwestie van de bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten mede bekeken te worden in het licht van de meer recente rechtspraak van het Arbitragehof.

Uit die rechtspraak kan afgeleid worden dat de regeling van de waterwegen en hun aanhorigheden, op grond van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, principieel behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Op grond van die bevoegdheid kunnen de gewesten het "beheer" van de waterwegenis regelen, in de meest ruime zin van het woord (1).

In de uitoefening van die bevoegdheid kunnen de gewesten echter geen regels aannemen i.v.m. de reglementering van het scheepvaartverkeer. Dergelijke regels zijn erop gericht dat verkeer vlot en zonder gevaar voor anderen te organiseren, alsmede het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden (2). Het aannemen van dergelijke regels is, overeenkomstig het hiervóór genoemde artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet, een federale bevoegdheid gebleven, ook al moeten de gewestregeringen bij het ontwerpen ervan worden betrokken (3).

---

(1) Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.2.

(2) Arbitragehof, 16 januari 1997, nr. 2/97, overw. B.4.3.

(3) Arbitragehof, 18 januari 1996, nr. 5/96, overw. B.2.

3. Te dezen bevat de overeenkomst hoofdzakelijk bepalingen die het vlotte verkeer op de Maas beogen. In zoverre regelt de overeenkomst een aangelegenheid die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Er moet evenwel vastgesteld worden dat de overeenkomst ook een beperkt aantal bepalingen bevat die het gebruik en de bescherming van de Maas, als waterweg, beogen. In zoverre regelt de overeenkomst een aangelegenheid die behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Zoals in de interministeriële conferentie voor buitenlands beleid is overeengekomen, dient het verdrag aldus als een gemengd verdrag beschouwd te worden. Het Vlaams Parlement is bevoegd om daarmee zijn instemming te verlenen.

ALGEMENE OPMERKING

In bijlage I bij het reglement, zelf gevoegd als bijlage bij de overeenkomst, wordt voor iedere bepaling van het reglement aangegeven welke de bevoegde overheid is, respectievelijk in België en Nederland.

Het is niet gebruikelijk dat in internationale verdragen ook internrechtelijke bevoegdheidsregelingen worden vastgesteld t.a.v. de uitvoering van die verdragen door elke betrokken staat in zijn interne orde. Het komt immers toe aan de overheden die daartoe op grond van het interne recht zijn aangewezen, om de voor de uitvoering van het verdrag nodige maatregelen te nemen.

Het staat aan de onderscheiden wetgevende vergaderingen om te oordelen of zij hun instemming kunnen verlenen met een zodanige beperking van hun normale bevoegdheid. Te dezen dient daarbij wel rekening te worden gehouden met artikel 6 van de overeenkomst, dat voorziet in een eenvoudig systeem van wijziging, aanvulling en vervanging van het reglement (1).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Uit het opschrift en artikel 2 van het ontwerp van decreet zou moeten blijken dat de instemming van de decreetgever niet enkel betrekking heeft op de overeenkomst, maar ook op het bijgevoegde "Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas" en op de bijlagen I, II en III bij dat reglement.

---

(1) Dergelijke wijzigingen, aanvullingen en vervangingen zullen echter nog steeds het voorwerp moeten uitmaken van een goedkeuring door de federale wetgevende kamers en de gewestraden.

L. 29.406/VR

De verenigde kamers waren samengesteld uit

de Heren	W. DEROOVER,	kamervoorzitter, voorzitter,
	R. ANDERSEN,	kamervoorzitter,
	D. ALBRECHT, P. LEMMENS, P. LIENARDY, Ph. QUERTAINMONT,	staatsraden,
	F. DELPEREE, A. ALEN, H. COUSY, J. KIRKPPATRICK,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouwen	F. LIEVENS, C. GIGOT,	griffier. toegevoegd griffier.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. B. SEUTIN en A. LEFEBVRE, auditeurs. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. T. DE WAELE, adjunct-referendaris.

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

F. LIEVENS W. DEROOVER

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op het gezamenlijk voorstel van de leden van de Vlaamse regering ;

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

De Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993, en het bijgevoegde Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas met de bijlagen I, II en III zullen, wat het Vlaams Gewest betreft, volkomen uitwerking hebben.

Brussel, 8 juni 2000.

De minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden,

Patrick DEWAEL

De minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,

Steve STEVAERT

De Vlaamse minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen,

Mieke VOGELS

De Vlaamse minister van Cultuur, Jeugd, Brusselse Aangelegenheden en Ontwikkelingssamenwerking,

Bert ANCIAUX

De Vlaamse minister van Onderwijs en Vorming,

Marleen VANDERPOORTEN

De Vlaamse minister van Werkgelegenheid en Toerisme,

Renaat LANDUYT

De Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw,

Vera DUA

De Vlaamse minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Sport,

Johan SAUWENS

De Vlaamse minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media,

Dirk VAN MECHELEN

BIJLAGEN

OVEREENKOMST

TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIE EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TOT REGELING VAN HET SCHEEPVAARTVERKEER EN VAN DE RECREATIE OP DE GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

en

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

Overwegende dat het wenselijk is met betrekking tot de gemeenschappelijke Maas over te gaan tot regeling van het scheepvaartverkeer en tot het reguleren van de mogelijkheden tot het bedrijven van recreatie, waarbij op een zo evenwichtig mogelijke wijze rekening wordt gehouden met de belangen van alle daarbij betrokkenen,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

De uitoefening van de scheepvaart op de gemeenschappelijke Maas, alsmede het bedrijven van recreatie op en aan deze rivier, wordt slechts toegestaan onder de voorwaarden als vervat in het aan deze Overeenkomst gehechte Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (verder te noemen «Reglement»).

Artikel 2

De ambtenaren die ingevolge de wetgeving van elk van beide landen zijn belast met de handhaving van het Reglement, zijn gemachtigd zich bij de uitoefening van hun werkzaamheden wederzijds te begeven op het grondgebied van het andere land.

De bevoegde autoriteiten van de beide landen brengen elkaar schriftelijk ter kennis welke ambtenaren zijn belast met de handhaving van het Reglement.

Artikel 3

Een proces-verbaal, waarin een overtreding van het Reglement is vastgesteld, opgemaakt door een in artikel 2 bedoelde ambtenaar van het ene land, heeft in het andere land dezelfde bewijskracht als ware het opgemaakt door een bevoegde ambtenaar van dat andere land.

Artikel 4

1. De vervolging van een overtreding van het Reglement geschiedt in het land waar zij is begaan. Indien een overtreding wordt voortgezet in het andere land, wordt zij geacht te zijn begaan in het land waarin zij is aangevangen.

2. Indien het niet mogelijk is met zekerheid vast te stellen in welk land de overtreding is begaan, heeft vervolging plaats in het land waar de verdachte verblijf houdt. Indien de verdachte noch in Nederland noch in België verblijf houdt, heeft vervolging plaats in het land welks ambtenaar de overtreding door middel van een proces-verbaal heeft vastgesteld.

Artikel 5

Overtreding van het Reglement is strafbaar ingevolge de daarvoor geldende wetgeving in elk van beide landen.

Artikel 6

Wijziging, aanvulling en vervanging van het Reglement kan worden overeengekomen in een diplomatieke notawisseling, waarin tevens de datum van inwerkingtreding wordt vastgesteld.

Artikel 7

De bepalingen van het Belgisch-Nederlands Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling IV van het Verdrag van 5 november 1842, met betrekking tot de scheepvaart op de Maas, treden met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige Overeenkomst buiten werking voorzover zij van toepassing zijn op de gemeenschappelijke Maas en voorzover zij in strijd zijn met de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 8

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederzijds de voltooiing van hun interne grondwettelijke vereisten terzake zullen hebben medegedeeld.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, de onderhavige Overeenkomst hebben ondertekend, te Brussel op 6 januari 1993, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

W. CLAES
Minister
van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Jhr. Mr. H.J.M.
van NISPEN tot SEVENAER
Ambassadeur

CONVENTION

ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION ET DES ACTIVITES DE LOISIRS SUR LA MEUSE MITOYENNE

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

et

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS

Considérant qu'il est souhaitable de réglementer la navigation ainsi que les possibilités de pratiquer des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, tout en tenant compte d'une manière aussi équitable que possible des intérêts de toutes les parties concernées,

Sont convenus ce qui suit :

Article 1er

L'exercice de la navigation sur la Meuse mitoyenne, ainsi que la pratique d'activités de loisirs sur le fleuve et sur ses rives, ne sont autorisés que dans le respect des dispositions contenues dans le Règlement de la Navigation sur la Meuse mitoyenne, annexé à la présente Convention et dénommé ci-après le « Règlement ».

Article 2

Les agents qui, en vertu de la législation de chacun des deux pays, sont chargés de faire respecter le Règlement sont autorisés à pénétrer, dans l'exercice de leurs fonctions, sur le territoire de l'autre pays.

Les autorités compétentes de chacun des deux pays communiquent par écrit aux autorités compétentes de l'autre pays quels sont les agents chargés de faire respecter le Règlement.

Article 3

Tout procès-verbal d'infraction au Règlement dressé par un agent, comme visé à l'article 2, de l'un des deux pays, aura dans l'autre pays la même force probante que s'il avait été dressé par un agent compétent de l'autre pays.

Article 4

1. Toute infraction au Règlement est poursuivie dans le pays où elle a été commise. Si l'infraction continue dans l'autre pays, elle est considérée comme ayant été commise dans le pays où elle a commencé.

2. Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer avec certitude dans quel pays l'infraction a été commise, celle-ci est poursuivie dans le pays où le prévenu a sa résidence. Lorsque le prévenu ne réside ni aux Pays-Bas ni en Belgique, celui-ci est poursuivi dans le pays dont l'agent a constaté l'infraction en dressant procès-verbal.

Article 5

Toute infraction au Règlement est punissable en vertu de la législation en vigueur en la matière dans chacun des deux pays.

Article 6

Toute modification ou addition à apporter au Règlement ou son remplacement pourra se faire au moyen d'un accord conclu par échange de notes diplomatiques précisant notamment la date d'entrée en vigueur.

Article 7

Les dispositions du Règlement belgo-néerlandais du 20 mai 1843 pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du Chapitre II, Section IV, du Traité du 5 novembre 1842, relatives à la navigation sur la Meuse, deviennent caduques dès l'entrée en vigueur de la présente Convention pour autant qu'elles s'appliquent à la Meuse mitoyenne et qu'elles soient contraires aux dispositions de la présente Convention.

Article 8

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment mandatés à cet effet ont signé la présente Convention, le 6 janvier 1993 , à Bruxelles, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

W. CLAES
Ministre
des Affaires étrangères

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Jhr. Mr. H.J.M.
van NISPEN tot SEVENAER
Ambassadeur

SCHEEPVAARTREGLEMENT GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS

REGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LA MEUSE MITOYENNE

INLEIDING

Bij de nummering van hoofdstukken en artikelen van dit reglement is rekening gehouden met het Europese uniforme stelsel van verkeersregels en verkeerstekens (Code européen des voies de navigation intérieure ; C.E.V.N.I.) vastgesteld bij resoluties van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (zie de resolutie nr. 24 van 15 november 1985), en met het eveneens daarop gebaseerde Rijnvaartpolitiereglement (1983).

In verband daarmede zijn in bepaalde gevallen nummers van artikelen overgeslagen, waarbij dan wordt vermeld "niet overgenomen", en zijn in andere gevallen artikelen of leden daarvan toegevoegd onder additionele nummers (zie bij voorbeeld de artikelen 6.33a en volgende).

INTRODUCTION

Pour la numérotation des chapitres et articles du présent règlement, il a été tenu compte du système uniforme européen de règles et de signaux de navigation (Code européen des voies de navigation intérieure ; C.E.V.N.I.) fixé par voie de résolutions de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (voir résolution n° 24 du 15 novembre 1985), ainsi que du Règlement de police (1983) relatif à la navigation sur le Rhin, qui est également basé sur ce code.

A ce sujet, il convient de signaler que, dans certains cas, des numéros d'articles ont été omis et sont alors accompagnés de la mention "non repris" et que, dans d'autres cas, des articles ou alinéas ont été ajoutés, portant des numéros additionnels (voir, par exemple, les articles 6.33a et suivants).

HOOFDSTUK 1 - ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.00

Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de gemeenschappelijke Maas.

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.00

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la Meuse mitoyenne.

Hieronder worden verstaan de tot de Maas behorende wateren :

a) van de grens bij grenspaal 45 (Lixhe) tot de grens bij grenspaal 49 (Klein Ternaaien) met inbegrip van het - als gevolg van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder f, van het op 24 februari 1961 te Brussel gesloten verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal - rechtgetrokken en genormaliseerde gedeelte en met uitzondering van de twee meest benedenstrooms gelegen afgesneden rivierbochten ;

b) van de grens bij grenspaal 106 (Smeermaas-Borgharen) tot de grens bij grenspaal 126 (Kessenich-Stevensweert).

Par Meuse mitoyenne, il convient d'entendre les eaux de la Meuse :

a) depuis la frontière à la hauteur de la borne-frontière 45 (Lixhe) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 49 (Klein Ternaaien), y compris la partie rectifiée et normalisée - à la suite des travaux visés à l'article 2, paragraphe 1er, point f, du Traité conclu le 24 février 1961 à Bruxelles en vue de l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana - et à l'exclusion des deux coupures de coude situées le plus en aval ;

b) de la frontière à la hauteur de la borne-frontière 106 (Smeermaas-Borgharen) jusqu'à la frontière à la hauteur de la borne-frontière 126 (Kessenich-Stevensweert).

Artikel 1.01

Betekenis van enige uitdrukkingen

In dit reglement wordt verstaan onder :

a) **Schip** : elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water ;

b) **Motorschip** : een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor kleine verplaatsingen of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd ;

Article 1.01

Signification de quelques termes

Dans le présent règlement, il convient d'entendre par :

a) **Bâtiment** : tout bateau, y compris une embarcation sans déplacement d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport par voie d'eau ;

b) **Bâtiment motorisé** : un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion, à l'exception d'un bâtiment dont le moteur n'est employé que pour effectuer des petits déplacements ou pour augmenter sa manoeuvrabilité lorsqu'il est remorqué ou poussé ;

c) **Zeilschip :** een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt is een motorschip ;

d) **Sleep :** een samenstel van één of meer motorschepen en één of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voorbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen ;

e) **Gekoppeld samenstel :** een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel ;

f) **Drijvend werktuig :** een drijvende constructie, met mechanische werktuigen, die is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt ;

g) **Klein schip :** een schip waarvan de lengte minder dan 20m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van :

- een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of langszijde vastgemaakt mede te voeren ;
- een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren ;

c) **Bâtiment à voile :** un bâtiment qui navigue exclusivement à l'aide de ses voiles. Un bâtiment naviguant à la voile et qui utilise en même temps son moteur est un bâtiment motorisé ;

d) **Convoi remorqué :** un groupement d'un ou plusieurs bâtiments motorisés remorquant un ou plusieurs bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes, les bâtiments motorisés assurant soit la propulsion, soit la propulsion et la conduite des bâtiments de catégorie différente, objets flottants ou installations flottantes ;

e) **Formation à couple :** un ensemble de bâtiments accouplés bord à bord, dont aucun n'est placé devant le bâtiment motorisé assurant la propulsion et la conduite de la formation ;

f) **Engin flottant :** une construction flottante portant des installations mécaniques, qui est destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports ;

g) **Menue embarcation :** un bâtiment dont la longueur est inférieure à 20m - la longueur constituant la distance entre la partie fixe de la coque située le plus en avant de la proue et la partie fixe de la coque située le plus en arrière de la poupe, sans compter le mât de beaupré, le mât de perroquet et le stabilisateur - et ce, à l'exception :

- d'un bâtiment construit ou aménagé en vue de remorquer, d'assister, de pousser ou de mener à couple des bâtiments autres que des menues embarcations ;
- d'un bâtiment pouvant transporter plus de 12 passagers ;

h) Samenstel :

- een sleep ;
- een duwstel ;
- een gekoppeld samenstel ;
- een samenstel van één of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel ;

i) **Snelle motorboot** : een race-, glij- of speedboot dan wel soortgelijk klein schip dat met een snelheid van meer dan 20km/u vaart of kan varen ;

j) **Vaarweg** : alle wateren bedoeld in artikel 1.00 ;

k) **Vaarwater** : het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt ;

l) **Bevoegde autoriteit** : de ambtenaar of agenten bedoeld in de bijlage I.

h) **Formation** :

- un convoi remorqué ;
- un convoi poussé ;
- une formation à couple ;
- une formation composée d'un ou plusieurs bâtiments motorisés et d'un bâtiment motorisé naviguant isolément, un convoi poussé ou une formation à couple ;

i) **Canot automobile rapide** : un racer, un hydroglisseur, un canot automobile de course ou toute autre menue embarcation similaire naviguant ou pouvant naviguer à une vitesse supérieure à 20km

j) **Voie navigable** : les eaux visées à l'article 1.00 ;

k) **Passe navigable** : la partie de la voie navigable pouvant effectivement être utilisée pour la navigation ;

l) **Autorité compétente** : le fonctionnaire ou les agents visés à l'annexe I.

Artikel 1.02

De schipper

1. In dit reglement wordt onder de schipper verstaan degene die een schip of een samenstel voert.

2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.

Article 1.02

Le conducteur

1. Dans le présent règlement, il convient d'entendre par conducteur, la personne qui dirige un bâtiment ou une formation

2. Le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement, sauf si lesdites dispositions confient cette responsabilité à des tiers.

3. De schipper van een schip dat deel uitmaakt van een samenstel moet de aanwijzingen van de schipper van het samenstel opvolgen. Hij moet evenwel, ook wanneer zulke aanwijzingen niet worden gegeven, alle maatregelen nemen, die voor het op juiste wijze voeren van zijn schip door de omstandigheden worden geboden.

3. Le conducteur d'un bâtiment faisant partie d'une formation doit suivre les ordres du conducteur de la formation. Toutefois, même sans de tels ordres, il doit prendre toutes les mesures nécessitées par les circonstances pour la bonne conduite de son bâtiment.

Artikel 1.03

Verplichtingen van de bemanning

De leden van de bemanning van een schip moeten de aanwijzingen opvolgen die hun door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven.

Zij moeten medewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.

Article 1.03

Devoirs de l'équipage

Les membres de l'équipage d'un bâtiment doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité.

Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement.

Artikel 1.04/1.05

Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart en naargelang de omstandigheden waarin een schip of een samenstel zich bevindt, alle maatregelen nemen die volgens de goede zeemanschap geboden zijn, zelfs indien hij daarvoor moet afwijken van de bepalingen van dit reglement of wanneer er geen uitdrukkelijke voorschriften voorzien zijn.

Article 1.04/1.05

Mesures de précaution et dérogation au règlement

Dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation et selon les circonstances dans lesquelles se trouve un bâtiment ou une formation, le conducteur doit prendre toutes les mesures que commande l'art de la navigation, même s'il doit de ce fait déroger aux prescriptions du présent règlement ou lorsqu'il n'existe pas de prescriptions explicites en la matière.

Artikel 1.06

Gebruik van de vaarweg

1. Een schip of een samenstel mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien :
   - de lengte meer is dan 100m,
   - de breedte meer is dan 12m, of
   - de diepgang meer is dan 2,80m.
2. In geval van vloed, van waterschaarste, van werken of van maatregelen genomen in het algemeen belang kunnen de afmetingen voorzien in het eerste lid door de bevoegde autoriteit verminderd worden.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Article 1.06

Utilisation de la voie navigable

1. La navigation est interdite à tout bâtiment ou formation dont :
   - la longueur est supérieure à 100m,
   - la largeur est supérieure à 12m, ou
   - le tirant d'eau est supérieur à 2,80m.
2. En cas d'inondation, de pénurie d'eau, de travaux ou de mesures prises dans l'intérêt général, les dimensions prévues au premier alinéa peuvent être réduites par l'autorité compétente.
3. L'autorité compétente peut dispenser des dispositions du présent article.

Artikel 1.07

Belading

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien het zodanig is beladen, dat het inzinkt tot over het vlak door de onderkant van de inzinkingsmerken.
2. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart indien door de wijze van belading of door het aantal personen aan boord de stabiliteit in gevaar wordt gebracht, of het zicht vanuit de stuurhut wordt belemmerd.

Article 1.07

Chargement

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il est chargé de telle façon qu'il s'enfonce au-delà du plan passant par la limite inférieure des marques d'enfoncement.
2. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer si son mode de chargement ou le nombre de passagers à bord met sa stabilité en danger ou entrave la vue depuis la timonerie.

Artikel 1.08 - (niet overgenomen)

Article 1.08 - (non repris)

Artikel 1.09

Sturen van een schip

1. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien het bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 16 jaar oud persoon.

2. De bepaling betreffende de leeftijd geldt niet :
   - voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7m ;
   - voor een door spierkracht voortbewogen klein schip.

3. In afwijking van het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en ten minste 18 jaar oud persoon of door een bekwaam persoon van tenminste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van tenminste 18 jaar.

4. Indien een snelle motorboot wordt gebruikt voor het trekken van één of meer waterskiërs moet de bestuurder worden vergezeld van een medeopvarende van tenminste 15 jaar oud.

5. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht tijdens het varen te zijn gezeten op de voor de bestuurder bestemde zitplaats.

6. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien diegene die het sturen verricht in de gelegenheid is alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder dient hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid te zijn geluidsseinen te horen ; indien dit niet mogelijk is, dient een uitkijk- of luisterpost die hem inlicht aanwezig te zijn.

Article 1.09

Conduite d'un bâtiment

1. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la barre est tenue par une personne qualifiée âgée au moins de 16 ans.

2. La disposition relative à la limite d'âge ne s'applique pas :
   - à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7m ;
   - à une menue embarcation mue par la force musculaire.

3. Par dérogation au premier alinéa, un canot automobile rapide est uniquement admis à naviguer s'il est conduit par une personne qualifiée âgée de 18 ans au moins ou par une personne qualifiée âgée de 16 ans au moins, assistée par une personne âgée de 18 ans au moins, apte à conduire.

4. Si un canot automobile rapide est utilisé pour tirer un ou plusieurs skieurs nautiques, le conducteur doit être accompagné d'un équipier âgé de 15 ans au moins.

5. Le conducteur d'un canot automobile rapide faisant route est obligé d'être assis à la place destinée à cet effet.

6. Un bâtiment est admis à naviguer uniquement si la personne à la barre est en mesure de donner et de recevoir toutes les directives ou informations destinées à la timonerie ou émanant de cette dernière. Plus particulièrement, il doit pouvoir disposer d'une vue directe ou indirecte suffisamment dégagée et pouvoir entendre les signaux sonores ; si cela s'avère impossible, la présence d'une personne assurant la veille visuelle ou auditive est requise pour informer le conducteur.

Artikel 1.10

Scheepsbescheiden

1. Aan boord van een schip, bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moeten de volgende bescheiden aanwezig zijn :

   a) het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt ;

   b) de meetbrief van het schip.

2. Deze bescheiden moeten telkens op verzoek van de bevoegde autoriteit worden getoond.

Article 1.10

Documents de bord

1. A bord d'un bâtiment destiné au transport de marchandises ou utilisé à cette fin, doivent se trouver les documents suivants :

   a) le certificat de visite du bâtiment ou le document qui en tient lieu ;

   b) le certificat de jaugeage du bâtiment.

2. Ces documents doivent être présentés à toute réquisition de l'autorité compétente.

Artikel 1.11

Reglement aan boord

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn.

2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

Article 1.11

Règlement de bord

1. A bord d'un bâtiment doit se trouver un exemplaire mis à jour du présent règlement.

2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation sans logement pour l'équipage ni à une menue embarcation non pontée.

Artikel 1.12

Buiten boord uitsteken van voorwerpen - Verlies van voorwerpen - Hindernissen

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, tenzij daarmede geen hinder of gevaar voor de scheepvaart en geen schade aan andere schepen en aan kunstwerken kan worden veroorzaakt.

Article 1.12

Objets débordant sur les côtés des bâtiments - Perte d'objets - Obstacles

1. Aucun objet ne peut déborder d'un bâtiment, sauf si cela ne représente aucune entrave ou aucun danger pour la navigation et ne peut occasionner aucun dommage à d'autres bâtiments et à des ouvrages d'art.

2. Een schip moet de ankers waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel voorhalen. Een stokanker moet binnenboord worden geplaatst.

3. Indien een schip een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.

4. Indien een schip een hindernis in de vaarweg aantreft, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar de hindernis is aangetroffen.

2. Un bâtiment doit relever entièrement les ancres dont il ne fait pas usage. Une ancre à jas doit être placée à bord.

3. Lorsqu'un bâtiment perd un objet et qu'il peut en résulter une entrave ou un danger pour la navigation, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'objet a été perdu. En outre, il doit, dans la mesure du possible, marquer cet endroit d'un repère.

4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle encombrant la voie navigable, le conducteur doit en aviser sans c l'autorité compétente la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

Artikel 1.13

Bescherming van verkeerstekens

1. Een schip mag geen installaties van verkeerstekens gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen. Het mag deze installaties noch de daarop aangebrachte verkeerstekens beschadigen of ze ongeschikt maken voor hun bestemming.

2. Indien een schip een verkeersteken heeft verplaatst of beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

3. De schipper is verplicht het in het ongerede of beschadigd zijn van verkeerstekens onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

Article 1.13

Protection des signaux de la voie navigable

1. Un bâtiment ne peut se servir d'installations de signalisation pour amarrer ou déhaler. Il ne peut ni endommager ces installations ou les signaux de navigation qu'elles portent, ni les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bâtiment a déplacé ou endommagé un signal de navigation, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

3. Le conducteur a le devoir d'aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche lorsqu'il constate que des signaux de navigation sont hors d'usage ou ont été endommagés.

Artikel 1.14

Beschadiging van kunstwerken

Indien een schip een kunstwerk heeft beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.

Article 1.14

Dommages causés aux ouvrages d'art

Lorsqu'un bâtiment a endommagé un ouvrage d'art, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

Artikel 1.15

Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen

1. Het is verboden in de vaarweg voorwerpen of stoffen te werpen, te laten vallen, te gieten of te laten afvloeien die een hindernis of een gevaar voor de scheepvaart of voor de andere gebruikers van de vaarweg zouden kunnen vormen of die het water zouden kunnen verontreinigen.

2. Het is verboden in de vaarweg petroleumprodukten of afval in welke vorm dan ook, of mengelingen daarvan, in de vaarweg te werpen, te gieten of te laten afvloeien.

3. Zo per ongeluk voorwerpen of stoffen vermeld onder 1 of 2 hierboven in het water geraken dan dient daarvan onmiddellijk kennis te worden gegeven in het kantoor van een der beheerders van de vaarweg of aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. Daarbij dient zo nauwkeurig mogelijk opgegeven te worden : de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt.

Article 1.15

Interdiction de déverser des objets ou des substances dans la voie navigable

1. Il est interdit de jeter, de verser, de laisser tomber ou s'écouler dans la voie navigable des objets ou des substances qui sont de nature à créer une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie navigable, ou qui pourraient polluer l'eau.

2. Il est interdit de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des produits pétroliers, des déchets sous quelque forme que ce soit, ou des mélanges de telles substances.

3. Si des objets ou des substances mentionnés aux points 1 ou 2 ci-dessus se retrouvent dans l'eau par accident, il convient d'en aviser immédiatement le bureau d'un des gestionnaires de la voie navigable ou l'autorité compétente la plus proche. Il convient, en outre, d'indiquer aussi exactement que possible la nature de ces objets ou substances et l'endroit où ces derniers se sont retrouvés dans l'eau.

Artikel 1.16 - (niet overgenomen)

Article 1.16 - (non repris)

Artikel 1.17

Vastgevaren of gezonken schepen - Aangifte van ongevallen

1. Indien een schip is vastgevaren of gezonken, moet de schipper zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of, ingeval deze een ander lid der bemanning daartoe opdracht geeft, dit bemanningslid, moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven, zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.

2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd de verplichting de bij de artikelen 3.27 en 3.41 bedoelde lichten en dagtekens te tonen, zo spoedig mogelijk naderende schepen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van de plaats van het ongeval, dat de schippers van deze schepen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

Article 1.17

Bâtiments échoués ou coulés - Déclaration des accidents

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, le conducteur doit en aviser le plus rapidement possible l'autorité compétente la plus proche. Le conducteur ou, le cas échéant, un autre membre de l'équipage qui en a reçu l'ordre, doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ.

2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice de l'obligation de montrer les signaux de jour et les feux visés aux articles 3.27 et 3.41, le conducteur doit faire avertir le plus rapidement possible les bâtiments approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident pour que les conducteurs de ces bâtiments puissent prendre, à temps, les dispositions nécessaires.

Artikel 1.18

Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

1. Indien een schip dat is vastgevaren of gezonken dan wel een door een schip verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren, moet de schipper de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken.

2. Een overeenkomstige verplichting geldt voor de schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvreerbaar wordt.

Article 1.18

Obligation de dégager la passe navigable

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, ou lorqu'un objet perdu par un bâtiment crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle de la passe navigable, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires afin de dégager la passe dans les plus brefs délais.

2. Une obligation similaire incombe au conducteur dont le bâtiment menace de couler ou qui devient incapable de manoeuvrer.

Artikel 1.19

Aanwijzingen

1. De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart aan de schipper een aanwijzing geven.

2. De schipper is verplicht aan deze aanwijzing gevolg te geven.

Article 1.19

Ordres particuliers

1. L'autorité compétente peut donner un ordre particulier au conducteur, en vue d'assurer la sécurité ou le bon ordre de la navigation.

2. Le conducteur est tenu de se conformer à cet ordre particulier.

Artikel 1.20

Verlenen van medewerking aan ambtenaren

1. De schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van haar vergemakkelijken, teneinde haar in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.

2. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht het certificaat bedoeld in art. 2.02, vierde lid, op hun eerste vordering aan de met de handhaving van dit reglement belaste ambtenaren ter inzage te verstrekken.

Article 1.20

Coopération avec les fonctionnaires

1. Le conducteur doit se montrer coopératif à l'égard de l'autorité compétente, en particulier lorsqu'il s'agit de faciliter la montée à bord immédiate du fonctionnaire afin de permettre à ce dernier de s'assurer de l'observation des prescriptions du présent règlement.

2. Le conducteur d'un canot automobile rapide est tenu de présenter le certificat visé à l'art. 2.02, quatrième alinéa, à la première réquisition de la part des fonctionnaires chargés de veiller à l'application du présent règlement.

Artikel 1.21 - (niet overgenomen)

Article 1.21 - (non repris)

Artikel 1.22

Voorschriften van tijdelijke aard

De schipper moet de voorschriften van tijdelijke aard naleven die in bijzondere gevallen met het oog op de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart door de bevoegde autoriteit worden vastgesteld en die door middel van een bekendmaking zijn afgekondigd. Hierbij kan worden afgeweken van bepalingen van dit reglement.

Article 1.22

Prescriptions de caractère temporaire

Le conducteur doit se conformer aux prescriptions de caractère temporaire qui sont fixées par l'autorité compétente dans des cas particuliers en vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et qui sont communiquées par la voie d'un avis à la navigation. Ces prescriptions peuvent déroger aux dispositions du présent règlement.

Artikel 1.23

Melden van en toestemming voor evenementen

1. Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement te doen plaatshebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.

2. Indien een gebeurtenis, zoals bedoeld in het eerste lid, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen of ze kan doen stremmen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben.

Article 1.23

Organisation de manifestations et autorisation y afférente

1. Il est interdit d'organiser une manifestation sportive, une fête nautique ou toute autre manifestation sans en avoir averti l'autorité compétente suffisamment longtemps au préalable.

2. Si une manifestation, comme celles visées au premier alinéa, est susceptible de porter atteinte à la sécurité de la navigation ou d'interrompre celle-ci, il est interdit de la tenir sans avoir obtenu l'autorisation de l'autorité compétente.

x

x x

HOOFDSTUK 2 - KENTEKENS

Artikel 2.01

Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien niet op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen zijn aangebracht :

   a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan beide zijden van het schip en op motorschepen bovendien op een zodanige plaats, dat deze aanduiding van achteren zichtbaar is ;

   b) de thuishaven van het schip, hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde.

2. De kentekens, bedoeld in het eerste lid, moeten zijn aangebracht in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers met een hoogte voor de naam van tenminste 20cm en voor de overige aanduidingen van tenminste 15cm en met een breedte en een stamdikte die in goede verhouding tot de hoogte staan.

3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

CHAPITRE 2 - MARQUES

Article 2.01

Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il ne porte pas sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure, les marques suivantes :

   a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle il appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro ; ce nom doit être apposé des deux côtés du bâtiment et, dans le cas de bâtiments motorisés, il doit en outre être visible de l'arrière ;

   b) le port d'attache du bâtiment, apposé soit sur les deux côtés du bâtiment, soit sur son arrière.

2. Les marques visées au premier alinéa doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair et être apposées en caractères latins et en chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20cm pour le nom et d'au moins 15cm pour les autres marques, la largeur des caractères et l'épaisseur des traits devant être bien proportionnées à la hauteur.

3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Artikel 2.02

Kentekens van kleine schepen

1. Een klein schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien hierop niet zijn aangebracht :

   a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers ;

   b) de naam en de woonplaats van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip.

2. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of de buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht, dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid is het eerste lid, onder b), niet van toepassing op een door spierkracht voortbewogen klein schip noch op een zeilschip met een lengte van minder dan 7m.

4. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid moet een snelle motorboot ook nog voorzien zijn van een bijzonder kenteken dat is aangebracht aan weerszijden van de romp en toegekend is door :

   a) ofwel in Nederland door de Rijksdienst voor het wegverkeer ;

   b) ofwel in België door het betrokken Bestuur van één der Gewesten.

Article 2.02

Marques d'identification des menues embarcations

1. Une menue embarcation n'est pas admise à naviguer, si elle ne porte pas les marques suivantes :

   a) soit le nom du bâtiment, pouvant également être une devise, soit le nom (ou l'abréviation habituelle) de l'organisation à laquelle elle appartient, suivi, le cas échéant, d'un numéro ; ce nom doit être apposé sur l'extérieur du bâtiment, en couleur claire sur fond sombre ou en couleur sombre sur fond clair, et en caractères latins et chiffres arabes bien lisibles et indélébiles ;

   b) le nom et le domicile du propriétaire, qui doivent être apposés en un endroit apparent à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment.

2. Les canots de service d'un bâtiment ne doivent toutefois porter, à l'intérieur ou à l'extérieur, qu'une indication permettant d'identifier le propriétaire.

3. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa, le point b) du premier alinéa n'est d'application ni à une menue embarcation mue par la force musculaire, ni à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7m.

4. Sans préjudice des dispositions du premier alinéa, un canot automobile rapide doit, en outre, également porter une marque particulière apposée de part et d'autre de la coque et attribuée :

   a) soit par le "Rijksdienst voor het wegverkeer" aux Pays-Bas ;

   b) soit par l'Administration concernée d'une des Régions en Belgique.

Aan boord van een varende snelle motorboot moet het certificaat of document van het aan de eigenaar uitgereikte kenteken aanwezig zijn. De afmetingen van de letters en cijfers moeten bedragen :

- in het geval bedoeld onder a) : hoogte tenminste 150mm, breedte 100mm, stamdikte 20mm ;
- in het geval bedoeld onder b) : hoogte 210mm, breedte 120mm, stamdikte 40mm.

Het voornoemde kenteken moet duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn ; het moet licht van kleur zijn op donkere ondergrond of donker van kleur op lichte ondergrond.

Le certificat ou document relatif à la marque d'identification attribuée au propriétaire doit se trouver à bord de tout canot automobile faisant route. Les chiffres et les lettres doivent avoir les dimensions suivantes :

- dans le cas visé au point a) : hauteur d'au moins 150mm, largeur de 100mm, plein de 20mm ;
- dans le cas visé au point b) : hauteur d'au moins 210mm, largeur de 120mm, plein de 40mm.

La marque particulière précitée doit être apposée en caractères bien lisibles et indélébiles, de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

Artikel 2.02a

Uitrusting en constructie van kleine schepen

1. Een varend klein schip, niet bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moet aan boord hebben :
   a) een of meer pagaaien of roeispanen ;
   b) voor iedere persoon aan boord, binnen handbereik, hetzij een reddingsgordel, een reddingskussen of een reddingsvest ;
   c) een touw van 30 meter ;
   d) een of meer meertouwen van 10m ;
   e) een anker of een dreg ;
   f) een hoosvat of een handpomp ;
   g) een misthoorn of toeter ;
   h) een goedgekeurde poederblusser indien het een klein motorschip is.

Article 2.02a

Equipement et construction des menues embarcations

1. Une menue embarcation faisant route, non destinée au transport de marchandises ou non utilisée à cette fin, doit avoir à son bord :
   a) une ou plusieurs pagaies ou rames ;
   b) pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou un gilet de sauvetage ;
   c) un filin de 30 mètres ;
   d) une ou plusieurs amarres de 10m ;
   e) une ancre ou un grappin ;
   f) une écope ou une pompe à main ;
   g) une corne de brume ou un avertisseur sonore ;
   h) un extincteur à poudre agréé, si la menue embarcation est motorisée.

2. Onverminderd het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze tevens voldoet aan de volgende eisen :

   a) de stuurinrichting moet deugdelijk en doelmatig zijn ;

   b) de inrichting van de boot en van de motor moet zodanig zijn dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen ;

   c) de uitlaatgassen moeten door een behoorlijkgeluiddempende inrichting worden afgevoerd ;

   d) de boot moet zijn voorzien van een technische inrichting waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand komen.

2. Sans préjudice du premier alinéa, un canot automobile rapide est admis à la navigation uniquement s'il satisfait, en outre, aux conditions suivantes :

   a) l'appareil à gouverner doit être en bon état et efficace ;

   b) l'aménagement du canot et du moteur doit être tel qu'il évite tout risque d'incendie ou d'explosion et de gêne pour les environs à cause de la fumée, de la vapeur ou de l'odeur qu'il dégage ;

   c) les gaz d'échappement doivent être évacués via un dispositif muni d'un silencieux adéquat ;

   d) le canot automobile doit être muni d'un dispositif technique coupant immédiatement les moyens de propulsion en cas d'interruption de la conduite.

x

x x

HOOFDSTUK 3 -

OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Artikel 3.01

Toepassing

1. 's Nachts zijn op een varend schip de artikelen 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 en 3.18 en op een stilliggend schip de artikelen 3.20, 3.27 en 3.28 van toepassing.

2. Overdag zijn op een varend schip de artikelen 3.29, 3.30 en 3.35 en op een stilliggend schip de artikelen 3.41 en 3.42 van toepassing.

3. De artikelen 3.28 en 3.42 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevaren.

4. Wanneer het zicht dit vereist, moeten de voor 's nachts voorgeschreven lichten ook overdag worden gevoerd.

Artikel 3.01a

Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

a) **toplicht :** een wit krachtig licht dat schijnt over een boog van de horizon van 225° en wel aan elke zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars ;

CHAPITRE 3 -

SIGNALISATION VISUELLE DES BATIMENTS

Article 3.01

Application

1. Durant la nuit, les articles 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 et 3.18 sont d'application à un bâtiment faisant route et les articles 3.20, 3.27 et 3.28 sont d'application à un bâtiment en stationnement.

2. Durant le jour, les articles 3.29, 3.30 et 3.35 sont d'application à un bâtiment faisant route et les articles 3.41 et 3.42 sont d'application à un bâtiment en stationnement.

3. Les articles 3.28 et 3.42 sont également d'application à un bâtiment, un objet flottant ou une installation flottante qui est échoué.

4. Lorsque des problèmes de visibilité se posent, la signalisation prescrite pour la nuit doit également être portée de jour.

Article 3.01a

Définitions

Dans cet article, il convient d'entendre par :

a) **feu de mât :** un feu puissant blanc projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 225° et ce, de part et d'autre du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers de chaque bord ;

b) **boordlichten** : een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde die elk schijnen over een boog van de horizon van 112°30' en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot 22°30' achterlijker dan dwars ;

c) **heklicht** : een wit helder of gewoon licht dat schijnt over een boog van de horizon van 135° en wel aan elke zijde van het schip over 67°30' van recht achteruit ;

d) **rondom schijnend licht** : een licht dat schijnt over een boog van de horizon van 360° ;

e) **hoogte** :

- hetzij : de hoogte boven het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken ter plaatse van de grootst toegelaten diepgang, zoals deze ingevolge de voorschriften omtrent het vlak van de grootst toegelaten diepgang van binnenschepen voor het schip is vastgesteld voor de Rijn of daarmede volgens die voorschriften gelijkgestelde vaarwegen ;
- hetzij : voor een schip dat niet is voorzien van inzinkingsmerken : de hoogte boven het bovenste doorlopende dek of bij gebreke hieraan boven het potdeksel.

b) **feux de côté** : un feu clair vert à tribord et un feu clair rouge à bâbord, projetant chacun de la lumière sur un arc d'horizon de 112°30' et ce, chacun de son côté du bâtiment, depuis l'avant jusqu'à 22°30' sur l'arrière du travers ;

c) **feu de poupe** : un feu blanc, clair ou ordinaire, projetant de la lumière sur un arc d'horizon de 135° et ce, sur un secteur de 67°30' de chaque bord à partir de l'arrière ;

d) **feu visible sur tout l'horizon** : un feu projetant de la lumière sur un plan horizontal de 360° ;

e) **hauteur** :

- soit : la hauteur au-dessus des limites inférieures des marques d'enfoncement indiquant le plan du plus grand tirant d'eau autorisé, tel que ce dernier est fixé pour un bâtiment naviguant sur le Rhin ou sur des voies navigables cc dérées comme équivalentes d'après les prescriptions relatives au plan du plus grand tirant d'eau autorisé pour des bâtiments de navigation intérieure ;
- soit : pour un bâtiment non pourvu de marques d'enfoncement : la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord.

Artikel 3.02

Lichten

Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren gelijkmatig, ononderbroken licht geven.

Article 3.02

Feux

Sauf prescriptions contraires, les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement doivent montrer une lumière continue et uniforme.

Artikel 3.03

Borden en vlaggen

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de borden en vlaggen die een schip ingevolge dit reglement moet voeren rechthoekig zijn.

2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.

3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de lengte en de hoogte elk tenminste 0,60m bedragen.

Article 3.03

Panneaux et pavillons

1. Sauf prescriptions contraires, les panneaux et pavillons qu'un bâtiment doit arborer en vertu du présent règlement doivent être rectangulaires.

2. Ils ne peuvent pas être sales et leurs couleurs ne peuvent pas être passées.

3. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition sera considérée comme remplie en tout cas si la longueur et la largeur sont chacune d'au moins 0,60m.

Artikel 3.04

Cylinders, bollen, kegels en ruiten

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren, mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn. Zij kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.

2. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen tenminste als volgt zijn :

   a) voor cylinders : een hoogte van 80cm en een middellijn van 50cm ;

   b) voor bollen : een middellijn van 60cm ;

Article 3.04

Cylindres, ballons, cônes et bicônes

1. Les cylindres, ballons, cônes et bicônes qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne peuvent pas être sales et les couleurs ne peuvent pas être passées. Ils peuvent être remplacés par des dispositifs présentant, à distance, la même apparence.

2. Leurs dimensions doivent être suffisantes pour en assurer la bonne visibilité ; cette condition sera considérée comme remplie, en tout cas, s les dimensions sont au moins les s vantes :

   a) pour les cylindres : si la hauteur est de 80cm et le diamètre de 50cm ;

   b) pour les ballons : si le diamètre est de 60cm ;

c) voor kegels : een hoogte van 60cm en een middellijn van het grondvlak van 60cm, zodanig dat de middellijn van het grondvlak niet meer is dan de hoogte ;

d) voor ruiten : een lengte van de verticale middellijn van 80cm en van de horizontale middellijn van 50cm, zodanig dat de lengte van de horizontale middellijn niet meer is dan die van de verticale middellijn.

c) pour les cônes : si la hauteur est de 60cm et le diamètre de base de 60cm, de telle sorte que le diamètre de base n'excède pas la hauteur ;

d) pour les bicônes : si la longueur de l'axe vertical est de 80cm et la longueur de l'axe horizontal de moins 50cm, de telle sorte que la longueur de l'axe horizontal n'excède pas celle de l'axe vertical.

Artikel 3.05

Verboden tekens

1. Een schip mag geen andere tekens voeren of tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld en mag niet deze tekens voeren of tonen onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal geen tekens gebruiken die leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

Article 3.05

Signaux interdits

1. Un bâtiment ne peut montrer ou porter des signaux autres que ceux mentionnés dans le présent règlement et ne peut faire usage desdits signaux dans des conditions autres que celles prévues par le présent règlement.

2. Pour la communication entre bâtiments ou entre un bâtiment et la terre, il ne peut pas être fait usage de de signaux susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement.

Artikel 3.06

Noodlichten

Indien de lichten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren niet kunnen werken, moeten deze onverwijld door noodlichten vervangen worden.

Article 3.06

Feux de secours

Lorsque les feux qu'un bâtiment doit porter en vertu du présent règlement ne fonctionnent pas, ils doivent être remplacés par des feux de secours.

Ingeval een krachtig licht wordt voorgeschreven, mag echter het noodlicht helder, en in geval een helder licht wordt voorgeschreven, mag het noodlicht gewoon zijn. Zo spoedig mogelijk moeten wederom lichten van de voorgeschreven sterkte in gebruik gesteld worden.

Toutefois, lorsque le feu prescrit devait être puissant, le feu de secours peut être clair et, lorsque le feu prescrit devait être clair, le feu de secours peut être ordinaire. Il doit être procédé au rétablissement des feux ayant la puissance prescrite dans le plus bref délai possible.

Artikel 3.07

Verboden lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen

1. Een schip mag geen lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen doen zichtbaar zijn, die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.

2. Een schip mag zijn lichten dan wel zijn verlichting of zijn zoeklichten niet op zodanige wijze gebruiken, dat zij door verblinding gevaar of hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

Article 3.07

Feux, lumières ou projecteurs, ainsi que pavillons, panneaux et autres dispositifs interdits

1. Un bâtiment ne peut faire usage de feux, de lumières, de projecteurs, de pavillons, de panneaux ou d'autres dispositifs susceptibles de prêter à confusion avec les feux ou signaux mentionnés dans le présent règlement ou susceptibles de nuire à la perceptibilité ou à l'identification de ces derniers.

2, Un bâtiment ne peut faire usage de ses feux, ses lumières ou ses projecteurs de telle façon qu'ils produisent un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation.

Artikel 3.08

Lichten van alleenvarende motorschepen

1. Een alleenvarend motorschip moet voeren :

   a) een toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip op een hoogte van tenminste 5m. Deze hoogte mag worden verminderd tot 4m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40m bedraagt ;

Article 3.08

Feux devant être portés par des bâtiments motorisés isolés faisant route

1. Un bâtiment motorisé isolé doit porter :

   a) un feu de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment et à une hauteur d'au moins 5m. Cette hauteur peut être ramenée à 4m si la longueur du bâtiment est inférieure à 40m.

b) boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en tenminste 1m lager dan het toplicht ;

c) een heklicht op het achterschip in de lengte-as van het schip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.

2. Een alleenvarend motorschip mag een tweede toplicht voeren achter het toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip en tenminste 3m hoger, zodanig dat de horizontale afstand tussen de beide lichten tenminste driemaal de verticale afstand bedraagt.

3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

b) des feux de côté placés à la même hauteur sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bâtiment et à 1m au moins plus bas que le feu de mât ;

c) un feu de poupe à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placé à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un autre bâtiment effectuant une manoeuvre de dépassement.

2. Un bâtiment motorisé isolé peut porter, dans l'axe longitudinal du bâtiment, un deuxième feu de mât situé en arrière du feu de mât avant et au moins 3m plus haut que ce dernier, de sorte que la distance horizontale entre les deux feux soit au moins égale à trois fois la distance verticale qui les sépare.

3. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Artikel 3.09

Lichten van slepen

1. Het motorschip aan de kop van een sleep moet voeren :

a) twee toplichten op het voorschip, in de lengte-as van het schip, in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m, het bovenste op de in artikel 3.08, eerste lid onder a), voorgeschreven hoogte en het onderste voor zover mogelijk tenminste 1m hoger dan de boordlichten ;

Article 3.09

Feux devant être portés par des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter :

a) deux feux de mât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placés sur une ligne verticale et séparés par une distance d'environ 1m, le feu de mât supérieur étant situé à la hauteur prescrite à l'article 3.08, premier alinéa, point a), autant que possible au moins 1m plus haut que les feux de côté ;

b) boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) ;

c) een geel helder of gewoon licht op het achterschip in de lengte-as van het schip, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder c), en dat is aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengten achter het schip.

2. Een schip van een sleep dat niet is het motorschip, bedoeld in het eerste lid, moet voeren : een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van tenminste 5m.

Deze hoogte mag worden verminderd tot 4m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40m bedraagt.

Indien echter een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden dit licht of deze lichten voeren.

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten, behalve het licht of de lichten voorgeschreven bij het tweede lid, voeren een heklicht dat voldoet aan artikel 3.08, eerste lid onder c.

Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.

Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

b) des feux de côté qui répondent aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point b) ;

c) un feu jaune, clair ou ordinaire, à l'arrière, dans l'axe longitudinal du bâtiment, visible sur le même arc d'horizon que le feu de poupe prescrit à l'article 3.08, premier alinéa, point c), et qui est placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit bien visible par les unités remorquées suivant le bâtiment.

2. Un bâtiment d'un convoi remorqué, autre que le bâtiment motorisé visé au premier alinéa, doit porter un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon, à une hauteur de 5m au moins.

Cette hauteur peut être ramenée à 4m, si la longueur du bâtiment est inférieure à 40m.

Toutefois, si une longueur du convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu (ces feux) doit(doivent) être porté(s) seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le ou les feux prescrits au deuxième alinéa, un feu de poupe répondant aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point c).

Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ces feux doivent être portés seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.

Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.

4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

4. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Artikel 3.10 - (niet overgenomen)

Article 3.10 - (non repris)

Artikel 3.11

Lichten van gekoppelde samenstellen

Een gekoppeld samenstel moet voeren :

a) een toplicht op elk schip. Echter mag op een schip dat geen motorschip is, in plaats van dit licht, worden gevoerd een wit helder rondom schijnend licht, op een geschikte plaats en niet hoger dan het toplicht van het motorschip of de toplichten van de motorschepen.

   Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder a), resp. aan artikel 3.09, derde lid ;

b) boordlichten aan de buitenzijden van het samenstel, voor zover mogelijk op onderling dezelfde hoogte en tenminste 1m lager dan het laagste licht, bedoeld onder a).

   Deze lichten moeten overigens voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) ;

c) een heklicht op elk schip. Dit licht moet voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder c).

Article 3.11

Feux devant être portés par des formations à couple

Une formation à couple doit porter :

a) Un feu de mât sur chaque bâtiment. Toutefois, un bâtiment autre que le bâtiment motorisé peut porter, à la place de ce feu, un feu clair blanc visible sur tout l'horizon, placé à un endroit approprié et pas plus haut que le feu de mât des bâtiments motorisés.

   Ces feux doivent répondre respectivement aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point a) et de l'article 3.09, troisième alinéa ;

b) des feux de côté aux côtés extérieurs de la formation, placés autant que possible à la même hauteur et au moins 1m plus bas que le feu le plus bas visé au point a).

   Ces feux doivent par ailleurs répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point b) ;

c) un feu de poupe sur chaque bâtiment. Ce feu doit répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, point c).

Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts langszijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt of, langszijde van een ander schip vastgemaakt, wordt voortbewogen.

Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation qui ne propulse que des menues embarcations y étant accouplées ou qui est accouplée à un autre bâtiment le propulsant.

Artikel 3.12

Lichten van zeilschepen

1. Een zeilschip moet voeren :

   a) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn ;

   b) een heklicht.

   Deze lichten moeten voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) en c).

2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Article 3.12

Feux devant être portés par des bâtiments à voile

1. Un bâtiment à voile doit porter :

   a) des feux de côté. Ils peuvent être des feux ordinaires ;

   b) un feu de poupe.

   Ces feux doivent répondre aux prescriptions de l'article 3.08, premier alinéa, points b) et c).

2. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation.

Artikel 3.13

Lichten van kleine schepen

1. Een alleenvarend klein motorschip moet voeren :

   a) een toplicht in de lengte-as van het schip, tenminste 1m hoger dan de boordlichten.
   Dit licht moet echter, in plaats van een krachtig licht, een helder licht zijn ;

Article 3.13

Feux devant être portés par des menues embarcations

1. Une menue embarcation motorisée isolée doit porter :

   a) un feu de mât situé dans l'axe longitudinal de l'embarcation et placé au moins 1m plus haut que les feux de côté ;
   Il doit toutefois s'agir d'un feu clair, au lieu d'un feu puissant ;

b) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn. Zij moeten worden aangebracht :

- hetzij : zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder b) ;
- hetzij : onmiddellijk naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg ;

c) een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is. Dit licht behoeft niet te worden gevoerd, indien, in plaats van het onder a) bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.

1b. Een alleenvarend klein open motorschip met een lengte van minder dan 7m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 13km per uur mag, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

2. Een klein motorschip dat slechts kleine schepen voortbeweegt, moet de bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.

3. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langszijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Dit lid is niet van toepassing op de bijboot van een schip.

b) des feux de côté. Ces feux peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent être placés :

- soit, comme le prescrit l'article 3.08, premier alinéa, point b) ;
- soit, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

c) un feu de poupe à l'arrière, à une hauteur telle qu'il soit bien visible par un rattrapant. Ce feu ne doit pas être porté si, à la place du feu de mât visé au point a), l'embarcation porte un feu clair blanc, visible sur tout l'horizon.

1b. Une menue embarcation motorisée non pontée, naviguant isolément, ayant une longueur de moins de 7m et dont la vitesse la plus élevée ne dépasse pas les 13km à l'heure, peut porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au premier alinéa.

2. Une menue embarcation motorisée ne propulsant que des menus embarcations doit porter les feux prescrits au premier alinéa.

3. Une menue embarcation qui est remorquée ou menée à couple doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon. Le présent alinéa ne s'applique pas aux canots de service d'un bâtiment.

4. Een klein zeilschip moet voeren :

   - hetzij boordlichten en een heklicht, zodanig dat de boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg en het heklicht op het achterschip zijn aangebracht. De boordlichten mogen gewone lichten zijn ;

   - hetzij boordlichten en een heklicht, verenigd in één lantaarn, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. Dit mag een gewoon licht zijn ;

   - hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7m bedraagt, een wit gewoon rondom schijnend licht op een zodanige hoogte, dat het van alle zijden zichtbaar is.

5. Een klein door spierkracht voortbewogen schip moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.

Artikelen 3.14 - 3.17 - (niet overgenomen)

Artikel 3.18

Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvreerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvreerbaar wordt, moet als bijkomend licht zo nodig tonen : een rood gewoon rondom schijnend licht waarmede heen en weer wordt gezwaaid. Een klein schip mag echter een wit licht tonen.

4. Une menue embarcation à voile doit porter :

   - soit, des feux de côté et un feu de poupe de sorte que les feux de côté soient placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal de l'embarcation, à la proue ou près de la proue et que le feu de poupe se trouve à l'arrière. Les feux de côté peuvent être des feux ordinaires ;

   - soit, des feux de côté et un feu de poupe réunis dans une même lanterne placée au sommet du mât ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible. Il peut s'agir d'un feu ordinaire ;

   - soit, si la longueur de l'embarcation est inférieure à 7m, un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

5. Une menue embarcation mue par la force musculaire doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon.

Articles 3.14 - 3.17 - (non repris)

Article 3.18

Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments incapables de manoeuvrer

1. Tout bâtiment incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme feu supplémentaire, un feu ordinaire rouge balancé, visible sur tout l'horizon. Une menue embarcation peut toutefois montrer un feu blanc.

2. Het schip moet zo nodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven.

2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Artikel 3.19 - (niet overgenomen)

Article 3.19 - (non repris)

Artikel 3.20

Lichten van stilliggende schepen

1. Een schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van tenminste 3m.

2. Een klein schip dat stilligt, met uitzondering van de bijboot van een schip, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht waar dit het best kan worden gezien.

3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet te worden gevoerd door een schip :

   a) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg, aangewezen door de bevoegde autoriteit ;

   b) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg waar varen niet mogelijk dan wel verboden is ;

   c) dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt en vanwege aldaar aanwezige verlichting voldoende zichtbaar is ;

   d) dat op een veilige ligplaats ligt.

Article 3.20

Feux devant être portés par des bâtiments en stationnement

1. Un bâtiment amarré directement ou indirectement à la rive doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé du côté de la passe navigable à une hauteur d'au moins 3m.

2. Une menue embarcation en stationnement, à l'exception du canot de service d'un bâtiment, doit porter un feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à l'endroit le plus visible.

3. Les feux visés au présent article ne doivent pas être portés par un bâtiment :

   a) qui stationne dans une partie de la voie navigable désignée par l'autorité compétente ;

   b) qui stationne dans une partie de la voie navigable où la navigation est impossible, voire interdite ;

   c) qui est amarré directement ou indirectement à la rive et est suffisamment visible en raison de l'éclairage installé sur ladite rive ;

   d) qui stationne à un endroit sûr.

4. Dit artikel is niet van toepassing op de schepen, bedoeld in artikel 3.27.

Artikelen 3.21 - 3.26 - (niet overgenomen)

Artikel 3.27

Lichten van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :

   a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;

   b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a) voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten ;

   of, in het geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden :

   c) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : een rood helder of gewoon rondom schijnend licht in een verticale lijn, met een onderlinge afstand van ongeveer 1m, het bovenste rood en het onderste wit ;

4. Le présent article ne s'applique pas aux bâtiments visés à l'article 3.27.

Articles 3.21 - 3.26 - (non repris)

Article 3.27

Feux devant être portés par des engins flottants au travail et par des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter :

   a) du côté ou le passage est libre : deux feux verts, clairs ou ordinaires, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1m l'un de l'autre ;

   b) du côté où le passage n'est pas libre : un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu vert sup prescrit au point a) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier ;

   ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous :

   c) du côté où le passage est libre : un feu rouge, clair ou ordinaire, et un feu blanc, clair ou ordinaire, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1m de l'autre, le feu rouge au-dessus et le feu blanc en-dessous ;

d) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het onder c) voorgeschreven rode licht en van dezelfde lichtsterkte als dit licht.

Deze lichten moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte, dat zij van alle zijden zichtbaar zijn.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c) en d) voorgeschreven lichten voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de lichten niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.

3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten.

d) du côté où le passage n'est pas libre : un feu rouge visible sur tout l'horizon, à la même hauteur que le feu rouge prescrit au point c) ci-dessus et de la même puissance que ce dernier.

Ces feux doivent être placés à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

2. Un bâtiment échoué ou coulé doit porter les feux prescrits au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que les feux ne peuvent être placés sur le bâtiment même, ils doivent être placés sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.

3. L'autorité compétente peut dispenser de l'obligation de porter les feux prescrits au premier alinéa.

Artikel 3.28

Bijkomende lichten van schepen, waarvan de ankers een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

1. Een schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet als bijkomend licht voeren : een tweede wit gewoon rondom schijnend licht ongeveer 1m loodrecht onder het in artikel 3.20 bedoelde licht.

2. Een schip moet het anker bedoeld in het eerste lid aanduiden door een boei voorzien van een wit gewoon rondom schijnend licht.

Article 3.28

Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

1. Un bâtiment dont l'ancre est mouillée de telle manière qu'elle peut présenter un danger pour la navigation doit porter, comme feu supplémentaire : un deuxième feu ordinaire blanc, visible sur tout l'horizon et placé à la perpendiculaire, à environ 1m en dessous du feu visé à l'article 3.20.

2. Un bâtiment doit signaler l'ancre visée au premier alinéa par une bouée munie d'un feu ordinaire blanc visible sur tout l'horizon.

Artikel 3.29

Dagtekens van slepen

1. Het motorschip aan de kop van een sleep moet voeren : een gele cylinder die aan de bovenzijde en aan de benedenzijde is voorzien van twee banden, zwart en wit, de witte banden aan de uiteinde van de cylinder, en die is aangebracht in vertikale stand op het voorschip op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

2. Indien een sleep verscheidene motorschepen bevat, die niet in kiellinie varen moet elk van deze schepen de bij het eerste lid voorgeschreven cylinder voeren.

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten voeren : een gele bol, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.

   Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze bol voeren. Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

4. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip dat slechts kleine schepen sleept of op een klein schip dat wordt gesleept.

Article 3.29

Signalisation de jour des convois remorqués

1. Le bâtiment motorisé en tête d'un convoi remorqué doit porter : un cylindre jaune bordé, en haut comme en bas, de deux bandes, une noire et une blanche - les bandes blanches se trouvant aux extrémités du cylindre - et placé verticalement à l'avant et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

2. Si un convoi remorqué comporte plusieurs bâtiments motorisés, qui ne naviguent pas en ligne, chacun de ces bâtiments doit porter le cylindre prescrit au premier alinéa.

3. Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter : un ballon jaune qui doit être placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

   Toutefois, si la dernière longueur d'un convoi remorqué comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés seuls les deux bâtiments extérieurs de la rangée doivent porter le ballon. Si la dernière longueur d'un convoi remorqué est constituée de menues embarcations, il n'est pas tenu compte de ces dernières pour l'application du présent alinéa.

4. Le présent article ne s'applique pas à une menue embarcation ne remorquant que des menues embarcations ou à une menue embarcation qui est remorquée.

Artikel 3.30

Dagteken van schepen die tegelijkertijd door middel van zeilen en een motor worden voortbewogen

Een schip dat tegelijkertijd door middel van zijn zeilen en een motor wordt voortbewogen moet voeren : een zwarte kegel met de punt naar beneden, zo hoog mogelijk, op een plaats waar hij het best kan worden gezien.

Artikelen 3.31 - 3.34 - (niet overgenomen)

Article 3.30

Signalisation de jour de bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur

Un bâtiment naviguant à la voile et faisant en même temps usage d'un moteur doit porter : un cône noir dont la pointe est dirigée vers le bas, placé le plus haut possible et à l'endroit le plus visible.

Articles 3.31 - 3.34 - (non repris)

Artikel 3.35

Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvreerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvreerbaar wordt moet als bijkomend dagteken zo nodig tonen : een rode vlag waarmee heen en weer wordt gezwaaid. De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.

2. Het schip moet zonodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven.

Artikelen 3.36 - 3.40 - (niet overgenomen)

Article 3.35

Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer

1. Tout bâtiment incapable de manoeuvrer doit, en cas de besoin, montrer comme signalisation supplémentaire, un pavillon rouge balancé. Le pavillon peut être remplacé par un panneau de la même couleur.

2. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Articles 3.36 - 3.40 - (non repris)

Artikel 3.41

Dagtekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen en van vastgevaren of gezonken schepen

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :

a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;

b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rode bol op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder a) voorgeschreven groene ruiten,

of, in geval dat deze schepen tevens tegen hinderlijke waterbeweging beschermd willen worden :

c) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit ;

d) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood bord op dezelfde hoogte als het rood-witte bord of als het rode bord, voorgeschreven onder c).

Deze tekens moeten zijn aangebracht op een zodanige hoogte dat zij van alle zijden zichtbaar zijn. De borden mogen worden vervangen door vlaggen van dezelfde kleur.

Article 3.41

Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés

1. Un engin flottant au travail et un bâtiment effectuant des travaux, des sondages ou des mesurages dans la passe navigable doivent porter :

a) du côté où le passage est libre : deux bicônes verts placés sur une ligne verticale à environ 1m l'un de l'autre ;

b) du côté où le passage n'est pas libre : un ballon rouge à la même hauteur que le bicône vert supérieur prescrit au point a) ci-dessus,

ou, au cas où ces bâtiments voudraient aussi être protégés contre les remous :

c) du côté où le passage est libre : un panneau dont la moitié supérieure est rouge et la moitié inférieure blanche ou deux panneaux placés sur une ligne ve
cale et dont le supérieur
ge et l'inférieur blanc.

d) du côté où le passage n'est pas libre : un panneau rouge à la même hauteur que le panneau rouge et blanc ou que le panneau rouge prescrit au point c) ci-dessus.

Cette signalisation doit être placée à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés. Les panneaux peuvent être remplacés par des pavillons de la même couleur.

2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c) en d) voorgeschreven tekens voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de tekens niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.

3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven tekens.

2. Un bâtiment échoué ou coulé doit porter la signalisation prescrite au premier alinéa, points c) et d). Si la situation d'un bâtiment coulé est telle que la signalisation ne peut être placée sur le bâtiment même, elle doit être placée sur des canots ou de quelque autre façon appropriée.

3. L'autorité compétente peut dispenser de l'obligation de porter la signalisation prescrite au premier alinéa.

Artikel 3.42

Bijkomend dagteken van ankers van schepen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen

Een schip waarvan één of meer ankers zodanig zijn uitgezet, dat zij een gevaar voor de scheepvaart kunnen vormen, moet dit anker of elk van deze ankers aanduiden door een gele boei.

Article 3.42

Signalisation de jour supplémentaire des ancres des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation

Un bâtiment dont une ou plusieurs ancres sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent présenter un danger pour la navigation doit signaler cette ancre ou chacune de ces ancres par une bouée jaune.

Artikel 3.43 en 3.44 - (niet overgenomen)

Articles 3.43 et 3.44 - (non repris)

Artikel 3.45

Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren

Een schip van toezichthoudende ambtenaren mag als bijkomend teken een blauw gewoon rondom schijnend flikkerlicht tonen.

Hetzelfde geldt voor een brandweerboot, die hulp biedt of daartoe op weg is.

Article 3.45

Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle

Un bâtiment des autorités de contrôle peut porter, comme signalisation supplémentaire, un feu ordinaire scintillant, de couleur bleue et visible sur tout l'horizon.

Il en va de même pour un bateau assurant le service d'incendie, qui porte secours ou est en route pour le faire.

Artikel 3.46

Noodtekens

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, moet de volgende seinen, hetzij afzonderlijk hetzij een combinatie hiervan, tonen dan wel geven :

   - een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
   - een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
   - vuurpijlen, lichtkogels, parachutelichten of rookbommen dan wel vlammen ;
   - een vlag met daarboven of daaronder een bol of een daarop gelijkend voorwerp ;
   - reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

2. Een schip, dat medische hulp wil inroepen, mag geven : vier korte stoten, gevolgd door één lange stoot.

Artikelen 3.47 - 3.54 - (niet overgenomen)

Article 3.46

Signaux de détresse

1. Un bâtiment en détresse qui veut demander du secours doit montrer ou émettre les signaux suivants, soit chacun d'entre eux séparément, soit une combinaison de ceux-ci :

   - un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;
   - un feu agité circulairement ;
   - des fusées, bombes, fusées à parachute, signaux fumigènes ou flammes ;
   - un pavillon avec au-dessus ou en dessous un ballon ou un dispositif similaire ;
   - des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

2. Un bâtiment qui veut demander de l'assistance médicale, peut émettre : quatre sons brefs, suivis d'un son prolongé.

Articles 3.47 - 3.54 - (non repris)

x

x x

HOOFDSTUK 4 -

GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Artikel 4.01

Algemene bepalingen

1. De te gebruiken geluidsseinen zijn de volgende :

   - zeer korte stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer een kwart seconde ;
   - korte stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 1 seconde ;
   - lange stoot : geluidssein met een tijdsduur van ongeveer 4 seconden ;
   - klokslag : sein met de scheepsklok.

   De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten bedraagt ongeveer 1 seconde. Een reeks zeer korte stoten wordt gevormd door ten minste 6 stoten, elk durende ongeveer een kwart seconde waarbij de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten ongeveer een kwart seconde bedraagt.

2. Geluidsseinen, niet zijnde klokslagen, moet :

   a) een motorschip, met uitzondering van een klein schip, geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie die voldoende hoog is opgesteld en vrij staat naar voren en voor zover mogelijk ook naar achteren, die goed functioneert ;

CHAPITRE 4 -

SIGNALISATION SONORE DES BATIMENTS

Article 4.01

Généralités

1. Les signaux sonores à utiliser sont les suivants :

   - son très bref : signal sonore d'une durée d'environ un quart de seconde ;
   - son bref : signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde ;
   - son prolongé : signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes ;
   - coup de cloche : signal sonore émis à l'aide de la cloche du bâtiment.

   L'intervalle entre deux sons successifs doit être d'environ 1 seconde. Une série de sons très brefs est constitué d'au moins 6 sons d'une durée d'environ un quart de seconde chacun, l'intervalle entre les sons successifs étant d'environ un quart de seconde.

2. Des signaux sonores, autres que des volées de cloche, doivent être émis :

   a) à bord d'un bâtiment motorisé, à l'exception d'une petite embarcation, au moyen d'avertisseurs sonores en bon état de fonctionnement et actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut, dégagés vers l'avant et autant que possible vers l'arrière ;

b) een schip, niet zijnde een motorschip, en een klein motorschip geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie dan wel een geschikte scheepstoeter of hoorn.

3. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en het geldt niet voor klokslagen of reeksen klokslagen.

4. Bij een samenstel mogen de geluidsseinen slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

5. Een schip moet een reeks klokslagen ongeveer vier seconden doen duren.

6. Een schip mag in plaats van een reeks klokslagen een reeks slagen van metaal op metaal geven.

b) à bord d'un bâtiment autre qu'un bâtiment motorisé et d'une menue embarcation motorisée, soit au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, soit au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée.

3. Un bâtiment motorisé doit montrer un signal lumineux clair, jaune et visible sur tout l'horizon, en même temps qu'il émet un signal sonore. Le présent alinéa n'est pas d'application à une menue embarcation et ne vaut pas pour les coups ou les volées de cloche.

4. Dans le cas d'une formation, les signaux sonores peuvent seulement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

5. Une volée de cloche émise par un bâtiment doit avoir une durée d'environ quatre secondes.

6. Une volée de cloche peut être remplacée par une série de coups d'un métal sur un autre métal.

Artikel 4.02

Geven van geluidsseinen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zo nodig zijn handelingen door de volgende geluidsseinen kenbaar maken :

- één lange stoot : Attentie.
- één korte stoot : Ik ga stuurboord uit.

Article 4.02

Usage des signaux sonores

1. Un bâtiment, à l'exception d'une menue embarcation, doit, en cas de besoin, signaler ses manoeuvres par les signaux sonores suivants :

- un son prolongé : Attention.
- un son bref : Je viens sur tribord.

- twee korte stoten : Ik ga bakboord uit.
- drie korte stoten : Ik sla achteruit.
- vier korte stoten : Ik kan niet manoeuvreren.
- reeks zeer korte stoten : Er dreigt gevaar voor aanvaring.

2. Een klein schip moet zonodig het attentiesein en het sein "Ik kan niet manoeuvreren" geven en het mag zonodig één der overige algemene geluidsseinen geven.

- deux sons brefs : Je viens sur bâbord.
- trois sons brefs : Je bats en arrière.
- quatre sons brefs : Je ne suis pas maître de ma manoeuvre.
- une série de sons très brefs : Il y a risque d'abordage.

2. En cas de besoin, une menue embarcation doit émettre les signaux "Attention" et "Je ne suis pas maître de ma manoeuvre" et peut émettre un des autres signaux sonores généraux.

Artikel 4.03

Verboden geluidsseinen

Een schip mag slechts van de geluidsinstallatie dan wel van de scheepstoeter of de hoorn gebruik maken voor het geven van de geluidsseinen welke in dit reglement worden vermeld en deze geluidsseinen niet geven onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.

Article 4.03

Signaux sonores interdits

Un bâtiment ne peut faire usage soit de ses avertisseurs sonores, soit de la trompe ou de la corne, que pour émettre les signaux sonores mentionnés au présent règlement et ne peut pas émettre ces signaux dans des conditions autres que celles prévues au présent règlement.

x

x x

HOOFDSTUK 5 - VERKEERSTEKENS

Artikel 5.01

Vaststelling van de verkeerstekens

1. Bijlage II bepaalt welke verkeerstekens voor het verkeer op de vaarweg kunnen worden aangebracht. Deze verkeerstekens bevatten een verbod of een gebod dan wel een aanbeveling of een inlichting. Bijlage II bepaalt eveneens de betekenis van die tekens.

   Bijlage III bepaalt welke verkeerstekens ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin kunnen worden aangebracht.

2. Een schip is verplicht gevolg te geven aan een verkeersteken dat een verbod of een gebod bevat en rekening te houden met een verkeersteken dat een aanbeveling of een inlichting bevat dan wel dat dient ter markering van het vaarwater of van obstakels daarin.

Artikel 5.02

Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

1. Een verkeersteken als bedoeld in artikel 5.01 kan in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart dan wel in het belang van andere gebruikers van de vaarweg worden aangebracht door of vanwege de bevoegde autoriteit.

CHAPITRE 5 - SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01

Définition des signaux de navigation

1. L'annexe II définit quels sont les signaux de navigation pouvant être placés sur une voie navigable. Ces signaux comportent soit une interdiction ou une obligation, soit une recommandation ou une indication. L'annexe II définit également la signification de ces signaux.

   L'annexe III définit quels sont les signaux de navigation servant au balisage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière, qui peuvent y être placés.

2. Un bâtiment est obligé de respecter un signal d'interdiction ou d'obligation et de tenir compte d'un signal de recommandation ou d'indication, ainsi que d'un signal servant au marquage de la passe navigable ou d'obstacles présents dans cette dernière.

Article 5.02

Mise en place ou enlèvement de signaux de navigation

1. Un signal de navigation, comme visé à l'article 5.01, peut être mis en place par l'autorité compétente ou sur ordre de celle-ci, dans l'intérêt de la sécurité ou du bon ordre de la navigation, ainsi que dans l'intérêt d'autres usa de la voie navigable.

2. Het is een ander dan de bevoegde autoriteit of de door hem aangewezen personen verboden een verkeersteken aan te brengen of te verwijderen, dan wel een voorwerp, van welke aard ook, dat het verkeer op de vaarweg in verwarring zou kunnen brengen, daarlangs, daarin of daarboven aan te brengen.

2. Il est interdit à tout autre que l'autorité compétente ou les personnes désignées par celle-ci de mettre en place ou d'enlever un signal de navigation ou de placer un objet, de quelque nature qu'il soit et susceptible de prêter à confusion pour la navigation, au-dessus, dans ou le long de la voie navigable.

x

x x

HOOFDSTUK 6 -

VAARREGELS

Artikel 6.01

Begripsbepalingen

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

   a) recht tegen elkaar insturen : het elkaar naderen van twee schepen op koersen, die recht of vrijwel recht tegen elkaar in liggen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat ;

   b) oplopen : het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan dwars van dat schip.

2. Indien een schip in twijfel verkeert of een situatie, zoals bedoeld in het eerste lid onder a) en b) bestaat, moet het aannemen dat zulks het geval is en moet het dienovereenkomstig handelen.

Artikel 6.02

Kleine schepen - Algemene bepalingen

1. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande.

CHAPITRE 6 -

REGLES DE ROUTE

Article 6.01

Définitions

1. Au sens du présent chapitre, il faut entendre par :

   a) se rencontrer droit devant : le fait que deux bâtiments suivent des routes directement ou quasi opposées de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage ;

   b) dépasser : le fait qu'un bâtiment rejoint un autre bâtiment en venant d'une direction de plus de 22°30' sur l'arrière du travers de ce dernier.

2. Lorsqu'un bâtiment ne peut déterminer avec certitude si une situation telle que celles visées au premier alinéa, points a) et b) existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Article 6.02

Menues embarcations - Généralités

1. Au sens du présent chapitre, il faut également considérer comme menue embarcation un convoi remorqué ou une formation à couple composés exclusivement de menues embarcations.

2. Wanneer een vaarregel van dit hoofdstuk niet van toepassing is tussen een klein schip en een ander schip is het klein schip verplicht aan dit andere schip de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren ; het mag niet verlangen, dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.

2. Si une règle de route du présent chapitre n'est pas d'application à une menue embarcation vis-à-vis d'un autre bâtiment, la menue embarcation est tenue de laisser à l'autre bâtiment l'espace nécessaire pour poursuivre sa route et pour manoeuvrer ; elle ne peut exiger que l'autre bâtiment s'écarte en sa faveur.

Artikel 6.03

Algemene beginselen

1. Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Bij een samenstel mogen de tekens, voorgeschreven bij artikel 6.05, slechts worden getoond door het schip, aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

3. Bij naderen op tegengestelde koersen dan wel bij voorbijlopen mag het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.

4. Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid aanhouden.

Article 6.03

Principes généraux

1. Des bâtiments peuvent uniquement se croiser ou dépasser lorsque la passe navigable présente une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments.

2. Dans le cas d'une formation, les signaux prescrits à l'article 6.05 peuvent uniquement être montrés par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

3. En cas de croisement ou de dépassement, le bâtiment qui suit une route excluant tout danger d'abordage ne peut modifier ni sa route, ni sa vitesse de manière telle qu'un danger d'abordage puisse surgir.

4. Lorsqu'un bâtiment est tenu de s'écarter de la route d'un autre bâtiment, ce dernier doit maintenir sa route et sa vitesse.

Indien door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en zijn snelheid aan te houden zich zo dicht bij het schip dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen.

Quand, pour une cause quelconque, le bâtiment qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse, se trouve tellement près du bâtiment qui doit s'écarter que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre de ce dernier, il doit de son côté, faire la manoeuvre la plus appropriée afin d'éviter l'abordage.

Artikel 6.03a

Koers kruisen

1. Indien de koersen van twee schepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft uitwijken en, indien de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

   Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid :

   - het motorschip uitwijken voor het andere schip,

     en

   - het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.

   Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt, moet echter zijn weg vervolgen.

Article 6.03a

Routes qui se croisent

1. Si les routes de deux bâtiments se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre bâtiment sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

   La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment.

2. Si les routes d'une menue embarcation motorisée, d'une menue embarcation à voile ou d'une menue embarcation mue par la force musculaire se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa :

   - l'embarcation motorisée s'écarte de la route de l'autre embarcation,

     et

   - l'embarcation mue par la force musculaire s'écarte de la route de l'embarcation à voile.

   L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

3. Indien de koersen van twee zeilschepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid :

   - ingeval beide schepen over verschillende boeg liggen, het schip dat over stuurboordsboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordsboeg ligt ;
   - ingeval beide schepen over dezelfde boeg liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse ;
   - ingeval een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen, of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, het daarvoor uitwijken.

   Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt, moet echter zijn weg vervolgen.

4. Dit artikel is niet van toepassing bij kruisende koersen die kunnen ontstaan ingeval van keren, ingeval van het verlaten van de ankerplaats of de ligplaats, of in geval van het oversteken van het hoofdvaarwater.

3. Si les routes de deux bâtiments à voile se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, il faut que, par dérogation au premier alinéa :

   - quand les deux embarcations reçoivent le vent d'un bord différ celle qui reçoit le vent de bâbord s'écarte de la route de l'autre ;
   - quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent s'écarte de la route de celle qui est sous le vent ;
   - quand une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première s'écarte de la route de l'autre.

   L'embarcation qui suit le côté de la passe navigable à tribord doit toutefois poursuivre sa route.

4. Le présent article n'est pas d'application dans le cas de routes qui se croisent à la suite de manoeuvres effectuées pour virer, pour quitter le poste de mouillage ou d'amarrage ou pour traverser la passe navigable principale.

Artikel 6.04

Recht tegen elkaar insturen - Hoofdregel

1. Indien twee schepen recht tegen elkaar insturen, moet elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar bakboord op bakboord voorbijvaren.

Article 6.04

Rencontre droit devant - Règles principales

1. Lorsque deux bâtiments se rencontrent droit devant, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.

2. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip en een klein door spierkracht voortbewogen schip recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

3. Indien twee zeilschepen recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing.

La présente disposition n'est pas d'application à une menue embarcation er vue d'un autre bâtiment.

2. Lorsqu'une menue embarcation motorisée, une menue embarcation à voile ou une menue embarcation mue par la force musculaire se rencontrent droit devant, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, les dispositions de l'article 6.03a, deuxième alinéa, sont d'application.

3. Lorsque deux bâtiments à voile se rencontrent droit devant, les dispositions de l'article 6.03a, troisième alinéa, sont d'application.

Artikel 6.05

Recht tegen elkaar insturen

1. Indien een opvarend schip en een afvarend schip recht tegen elkaar insturen, moet het opvarende schip voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.

2. Het opvarende schip dat daartoe aan bakboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, toont geen teken.

3. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, moet tijdig aan stuurboord tonen :

- een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is,

  en

- een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

totdat het voorbijvaren heeft plaatsgehad.

Article 6.05

Rencontre droit devant

1. Lorsqu'un bâtiment montant rencontre droit devant un bâtiment avalant, le montant doit, compte tenu des circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments, réserver une route appropriée à l'avalant.

2. Le montant qui laisse la route de l'avalant à bâbord ne montre aucun signal visuel.

3. Le montant qui laisse la route de l'avalant à tribord doit, à temps, montrer à tribord :

- un panneau bleu, clair visible de l'avant et de l'arrière,

  et

- un feu clair blanc, scintillant, visible sur tout l'horizon,

et ce, jusqu'à ce que le passage soit effectué.

Het opvarende schip mag deze tekens niet meer tonen, nadat het voorbijvaren heeft plaats gehad, tenzij om eveneens aan een volgend in zicht zijnd afvarend schip aan te duiden dat het voor dit aan stuurboord de weg vrijlaat.

4. Zodra is te vrezen, dat de bedoeling van het opvarende schip niet door het afvarende schip is begrepen, moet het opvarende schip geven :

   - één korte stoot, indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden ;
   - twee korte stoten, indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.

5. Het afvarende schip moet voorbijvaren aan de zijde van het opvarende schip aan welke de weg wordt vrijgelaten. Het afvarende schip moet daartoe de tekens en het geluidssein die het opvarende schip toont of geeft herhalen.

6. Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.06 - 6.08 - (niet overgenomen)

Artikel 6.09

Voorbijlopen - Algemene bepalingen

1. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.

Le montant ne peut plus montrer ces signaux lorsque le passage a eu lieu, sauf pour indiquer à un autre bâtiment avalant en vue qu'il lui laisse la route à tribord.

4. Dès qu'il est à craindre que les intentions du montant n'aient pas été compromises par l'avalant, le montant doit émettre :

   - un son bref, lorsque le passage doit s'effectuer sur bâbord ;
   - deux sons brefs, lorsque le passage doit s'effectuer sur tribord.

5. L'avalant doit passer du côté laissé libre par le montant. A cette fin, il doit répéter les signaux visuels et le signal sonore montrés ou émis par le montant à son intention.

6. Le présent article n'est d'application ni à une petite embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.06 - 6.08 - (non repris)

Article 6.09

Dépassement - Généralités

1. Un bâtiment ne peut en dépasser un autre qu'après s'être assuré que cette manoeuvre peut avoir lieu sans danger.

2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.

   Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein schip.

2. Le bâtiment rattrapé doit faciliter le dépassement autant qu'il est nécessaire et possible. Il doit diminuer sa vitesse lorsque cela s'avère nécessaire pour que le dépassement s'effectue sans danger et que la durée de la manoeuvre soit suffisamment courte pour ne pas gêner le mouvement des autres bâtiments.

   La présente disposition ne s'applique pas à un bâtiment, autre qu'une menue embarcation, qui est rattrapé par une menue embarcation.

Artikel 6.10

Voorbijlopen

1. De oploper moet aan bakboord van de opgelopene voorbijlopen. Indien daartoe ruimte is, mag echter de oploper aan stuurboord van de opgelopene voorbijlopen.

2. Indien een zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een zeilschip, niet zijnde een klein schip, dat een klein zeilschip oploopt.

   Een schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein zeilschip.

3. Indien voorbijlopen mogelijk is zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, behoeft de oploper geen geluidssein te geven, maar mag hij dit geven.

Article 6.10

Dépassement

1. Le rattrapant doit passer à bâbord du rattrapé. Si l'espace disponible le permet, le rattrapant peut toutefois dépasser à tribord du rattrapé.

2. En cas de dépassement entre deux bâtiments à voile, le rattrapant doit, si possible, passer du côté d'où le rattrapé reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation à voile est rattrapée par un autre bâtiment.

   En cas de dépassement d'un bâtiment par un bâtiment à voile, le rattrapé doit faciliter le passage du côté d'où le rattrapant reçoit le vent. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un autre bâtiment.

3. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne doit pas donner de signal sonore, mais peut le faire.

4. Indien echter het voorbijlopen niet kan geschieden zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, dan wel indien is te vrezen dat de opgelopene de bedoeling van de oploper om voorbij te lopen niet heeft begrepen, en deswege gevaar voor aanvaring bestaat, moet de oploper geven :

   a) twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo hij aan bakboord van de opgelopene wil voorbijlopen ;

   b) twee lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo hij aan stuurboord van de opgelopene wil voorbijlopen.

5. De opgelopene die gevolg kan geven aan het verlangen van de oploper moet aan de door deze gewenste zijde voldoende ruimte laten door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

   Hij mag daartoe geven :

   - één korte stoot, zo hij naar stuurboord uitwijkt ;
   - twee korte stoten, zo hij naar bakboord uitwijkt.

6. Indien het voorbijlopen niet aan de door de oploper gewenste zijde maar wel aan de andere zijde kan geschieden, moet de opgelopene geven :

   a) één korte stoot, zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is ;

   b) twee korte stoten, zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.

4. Si, toutefois, le dépassement ne peut avoir lieu sans que le rattrapé ne s'écarte de sa route ou lorsqu'il est à craindre que le rattrapé n'ait pas perçu l'intention du rattrapant de dépasser et qu'il puisse en résulter un danger d'abordage, le rattrapant doit émettre :

   a) deux sons prolongés suivis de deux sons brefs, s'il veut dépasser à bâbord du rattrapé ;

   b) deux sons prolongés suivis d'un son bref, s'il veut dépasser à tribord du rattrapé.

5. Le rattrapé qui peut donner suite à cette demande du rattrapant doit laisser l'espace voulu du côté demandé, en s'écartant au besoin vers le côté opposé.

   A cette fin, il peut émettre :

   - un son bref, s'il s'écarte vers tribord ;
   - deux sons brefs, s'il s'écarte vers bâbord.

6. Lorsque le dépassement n'est pas possible du côté demandé par le rattrapant, mais peut se faire du côté opposé, le rattrapé doit émettre :

   a) un son bref, lorsque le dépassement est possible par son bâbord ;

   b) deux sons brefs, lorsque le dépassement est possible par son tribord.

De oploper die onder deze omstandigheden nog wil voorbijlopen, moet geven :

- twee korte stoten, in het geval onder a) ;
- één korte stoot, in het geval onder b).

De opgelopene moet dan voldoende ruimte laten aan de zijde waar het voorbijlopen moet geschieden door zo nodig naar de andere zijde uit te wijken.

Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopene vijf korte stoten geven.

8. Het derde tot en met zevende lid zijn niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip, noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.11 - 6.12 - (niet overgenomen)

Artikel 6.13

Keren

1. Een schip mag slechts keren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat, het tweede en derde lid in aanmerking genomen, dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Le rattrapant qui veut encore dépasser dans ces conditions doit émettre :

- deux sons brefs, dans le cas repris sous a) ;
- un son bref, dans le cas repris sous b).

Le rattrapé doit alors laisser l'espace voulu du côté où le dépassement doit avoir lieu, en s'écartant au besoin du côté opposé.

7. Lorsque le dépassement est impossible sans danger d'abordage, le rattrapé doit émettre cinq sons brefs.

8. Les alinéas 3 à 7 y compris ne sont d'application ni à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment, ni à des menues embarcations entre elles.

Articles 6.11. - 6.12 - (non repris)

Article 6.13

Virage

1. Un bâtiment ne peut virer qu'après s'être assuré que, compte tenu des dispositions des deuxième et troisième alinéas ci-après, cette manoeuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.

2. Indien daardoor een ander schip zou worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip dat wil keren dit tijdig tevoren aankondigen door het geven van :

   - één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het over stuurboord wil keren ;
   - één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het over bakboord wil keren.

3. Het andere schip moet dan voorzover nodig en mogelijk zijn koers of zijn snelheid wijzigen om het keren zonder gevaar te kunnen doen geschieden.

4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling is van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

2. Si la manoeuvre envisagée oblige un autre bâtiment à s'écarter de sa route ou à modifier sa vitesse, le bâtiment qui veut virer doit annoncer sa manoeuvre, à temps, en émettant :

   - un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut virer sur tribord ;
   - un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut virer sur bâbord..

3. L'autre bâtiment doit alors, autant qu'il est nécessaire et possible, modifier sa vitesse et sa route pour que le virage puisse s'effectuer sans danger.

4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Artikel 6.14

Gedrag bij vertrek

Artikel 6.13, is eveneens van toepassing op een schip dat zijn ankerplaats of zijn ligplaats verlaat zonder te keren. In plaats van de bij het tweede lid van dat artikel vermelde seinen evenwel moet dit schip geven :

- één korte stoot, zo het stuurboord uitgaat ;
- twee korte stoten, zo het bakboord uitgaat.

Article 6.14

Conduite au départ

L'article 6.13 s'applique également à un bâtiment qui quitte son poste de mouillage ou d'amarrage sans virer. Toutefois, au lieu d'émettre les signaux prescrits au deuxième alinéa de l'article précité, ce bâtiment doit émettre :

- un son bref, lorsqu'il vient sur tribord ;
- deux sons brefs, lorsqu'il vient sur bâbord.

Artikel 6.15

Verbod zich in de tussenruimte tussen de lengten van een sleep te begeven

Een schip mag zich niet in de tussenruimte tussen de lengten van een sleep begeven.

Article 6.15

Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

Il est interdit de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué.

Artikel 6.16

Uitvaren en invaren van havens en nevenvaarwateren en het daarbij invaren of oversteken van het hoofdvaarwater

1. Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren en het hoofdvaarwater invaren of oversteken, danwel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

   Een vóór stroom varend schip dat is genoodzaakt op te draaien om een haven of een nevenvaarwater in te varen moet voorrang verlenen aan een tegen stroom varend schip dat eveneens deze haven of dit nevenvaarwater wil invaren.

2. Indien door één der in het eerste lid bedoelde manoeuvres een ander schip zou of kan worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip zijn manoeuvre tijdig tevoren aankondigen door het geven van :

   - drie lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren stuurboord uit zal gaan ;

Article 6.16

Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

1. Les bâtiments ne peuvent entrer dans un port ou une voie affluente, ou en sortir, ni entrer dans la voie principale, ou la traverser après la sortie, qu'après s'être assurés que ces manoeuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse.

   Un bâtiment faisant route dans le sens du courant, qui est obligé de virer cap à l'amont pour entrer dans un port ou dans une voie affluente, doit donner la priorité à un bâtiment faisant route contre le courant qui veut également entrer dans ce port ou cette voie affluente.

2. Si une des manoeuvres visées au premier alinéa oblige ou peut obliger un autre bâtiment à modifier sa route ou sa vitesse, le bâtiment concerné doit annoncer sa manoeuvre à temps en émettant :

   - trois sons prolongés suivis d'un son bref, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il sdoit se diriger sur tribord ;

- drie lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo het na het uitvaren dan wel vóór het invaren bakboord uit zal gaan ;
- drie lange stoten, zo het na het uitvaren de vaarweg zal oversteken.

Vóór het einde van het oversteken moet het schip zo nodig geven :

- één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het stuurboord uit wil gaan ;
- één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het bakboord uit wil gaan.

3. Het andere schip moet dan zo nodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen.

4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

- trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur bâbord ;
- trois sons prolongés, lorsqu'après la sortie il va traverser la voie navigable.

Avant la fin de la manoeuvre de traversée, le bâtiment doit émettre, au besoin :

- un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut venir sur tribord ;
- un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut venir sur bâbord.

3. Si nécessaire, l'autre bâtiment doit alors modifier sa route ou sa vitesse.

4. Les alinéas précédents ne sont pas d'application à une menue embarcation en vue d'un autre bâtiment. Seuls les premier et troisième alinéas sont d'application à des menues embarcations entre elles.

Artikel 6.17

Op gelijke hoogte varen ; verbod dicht langs een varend schip te varen

1. Een schip mag slechts met een ander schip op gelijke hoogte varen, indien de beschikbare ruimte dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart toelaat.

2. Een schip mag niet langszijde komen van een varend schip, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

Article 6.17

Navigation à la même hauteur ; interdiction de naviguer côte-à-côte

1. Un bâtiment peut uniquement naviguer à la même hauteur qu'un autre bâtiment si l'espace disponible le permet sans gêne ou danger pour la navigation.

2. Un bâtiment ne peut accoster un autre bâtiment faisant route, s'y accrocher ou se laisser aller dans son sillage sans l'autorisation expresse de son conducteur.

Artikel 6.18

Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen

1. Een schip mag niet een anker, een kabel of een ketting laten slepen.

2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich verplaatst op een ligplaats of dat een manoeuvre uitvoert.

Article 6.18

Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

1. Un bâtiment ne peut laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes.

2. Cette interdiction ne s'applique pas à un bâtiment qui se déplace sur une aire de stationnement ou qui effectue une manoeuvre.

Artikel 6.19

Zich laten drijven

Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruik maakt.

Article 6.19

Navigation à la dérive

Un bâtiment ne peut pas se laisser emporter par le courant sans faire usage d'un moyen de propulsion.

Artikel 6.20

Hinderlijke waterbeweging

Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of een stilliggend schip of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden de snelheid nodig voor het veilig sturen :

a) voor een havenmond ;

b) in de nabijheid van een schip dat gemeerd is aan de oever of aan een ontschepingsplaats dan wel dat wordt geladen of gelost ;

Article 6.20

Remous

Un bâtiment doit régler sa vitesse de façon à éviter de créer des remous susceptibles de causer des dommages à des bâtiments en stationnement ou faisant route, ou à des ouvrages. Il doit, à temps, diminuer sa vitesse sans toutefois tomber en dessous de la vitesse nécessaire pour gouverner avec sécurité :

a) devant l'entrée d'un port ;

b) à proximité d'un bâtiment amarré à la rive ou à un débarcadère ou près d'un bâtiment en cours de chargement ou de déchargement.

c) in de nabijheid van een schip dat op een gebruikelijke ligplaats stilligt ;

d) bij het voorbijvaren van een schip als bedoeld in de artikelen 3.27 en 3.41 aan de zijde waar de tekens van het eerste lid onder c) van elk dezer artikelen worden getoond. Het moet voorts zover mogelijk daarvan verwijderd blijven.

c) près d'un bâtiment qui stationne à une aire de stationnement habituelle ;

d) lors de son passage près d'un des bâtiments visés aux articles 3.27 et 3.41, du côté où ces bâtiments montrent les signaux prescrits au premier alinéa, point c), de chacun de ces articles. Par ailleurs, il doit s'écarter autant que possible de ces bâtiments.

Artikel 6.21

Manoeuvreerbaarheid van samenstellen

Een motorschip dat zorgt voor de voortbeweging van een samenstel moet een vermogen hebben dat voldoende is om de goede manoeuvreerbaarheid daarvan te verzekeren.

Article 6.21

Manoeuvrabilité des formations

Un bâtiment motorisé assurant la propulsion d'une formation doit avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne manoeuvrabilité de la formation.

Artikelen 6.22 - 6.29 - (niet overgenomen)

Articles 6.22 - 6.29 - (non repris)

Artikel 6.30

Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

1. Een varend schip moet een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden.

Article 6.30

Règles générales de navigation par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment faisant route doit naviguer à une vitesse adaptée à la diminution de la visibilité, à la présence et aux mouvements d'autres bâtiments, et aux circonstances locales.

Het moet voorop een uitkijk hebben, die zich óf binnen gezichts- of gehoorafstand van de schipper bevindt óf een spreekverbinding met hem heeft.

Bij een samenstel behoeft alleen het voorste schip de uitkijk te hebben. Een klein schip behoeft geen uitkijk te hebben.

Il doit avoir une vigie à l'avant qui doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur, soit en relation avec ce dernier par une liaison phonique.

Dans le cas d'une formation, une vigie n'est requise que sur la première unité. Une menue embarcation ne doit pas avoir de vigie.

2. Wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet, moet een schip op de dichtstbijzijnde geschikte plaats gaan stilliggen.

2. Un bâtiment doit s'arrêter à l'endroit approprié le plus proche dès que, compte tenu de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments, ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.

3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen, mag een schip, dat gebruik maakt van radar, de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die de schippers van andere schepen ondervinden.

3. Afin de décider si le voyage peut être poursuivi sans danger ou non et afin de déterminer sa vitesse de marche, un bâtiment utilisant une installation de radar peut tenir compte des indications fournies par celui-ci. Il doit toutefois tenir compte de la diminution de la visibilité éprouvée par les conducteurs des autres bâtiments.

4. Het derde lid is niet van toepassing op een sleep, die vóór stroom vaart.

4. Le troisième alinéa n'est pas d'application à un convoi remorqué naviguant dans le sens du courant.

5. Een schip moet bij het gaan stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrijmaken.

5. En s'arrêtant, les bâtiments doivent dégager la passe navigable autant que possible.

6. Een schip dat de vaart voortzet, moet zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord houden. Artikel 6.05 is niet van toepassing op het varen bij slecht zicht.

6. Un bâtiment qui poursuit sa route doit suivre le plus près possible le côté de la passe navigable à tribord. L'article 6.05 n'est pas d'application à la navigation par mauvaise visibilité.

7. Een schip dat de vaart voortzet en dat is uitgerust met een marifooninstallatie die geschikt is voor gebruik van de kanalen voor schip-schipverkeer, moet uitluisteren op het daartoe aangewezen kanaal en aan andere schepen de nodige inlichtingen ter verzekering van de veiligheid van de scheepvaart geven.

7. Un bâtiment qui poursuit sa route et qui est équipé d'un mariphone convenant pour l'utilisation des canaux réservés aux communications entre bâtiments, doit être à l'écoute sur le canal approprié et doit donner aux autres bâtiments les renseignements nécessaires en vue d'assurer la sécurité de la navigation.

Artikel 6.31

Geluidssein van een schip dat stilligt of dat is vastgevaren

1. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats gestrekt langs de zijde van het vaarwater stilligt, moet het geluidssein van een naderend schip telkens beantwoorden door het geven van één reeks klokslagen.

   Het schip mag dit sein geven zonder dat het geluidssein van een naderend schip wordt gehoord.

2. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt en dat zich niet gestrekt langs de zijde van het vaarwater bevindt, moet geven één reeks klokslagen.

   Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.

3. De verplichting, bedoeld in het eerste en in het tweede lid, geldt niet voor een schip dat in een haven stilligt, of dat stilligt op een door de bevoegde autoriteit daartoe aangewezen plaats.

Article 6.31

Signal sonore émis par un bâtiment en stationnement ou échoué

1. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, à un endroit dangereux et qui se trouve en position parallèle au côté de la passe navigable, doit répondre au signal sonore d'un bâtiment qui s'approche, en émettant une simple volée de coups de cloche.

   Le bâtiment peut émettre ce signal sans avoir perçu le signal sonore émis par un bâtiment qui s'approche.

2. Un bâtiment qui stationne dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci à un endroit qui ne se trouve pas en position parallèle au côté de la passe navigable, doit émettre une simple volée de coups de cloche.

   Le bâtiment doit répéter ce signal à intervalles d'une minute au plus.

3. L'obligation prescrite aux premier et deuxième alinéas ne vaut pas pour un bâtiment qui stationne dans un port ou à un endroit spécialement affecté au stationnement par l'autorité compétente.

Artikel 6.32 - (niet overgenomen)

Article 6.32 - (non repris)

Artikel 6.33

Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten

1. Een niet op radar varend schip moet als mistsein geven één lange stoot.

   Bij een samenstel mag dit sein slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.

   Het sein moet worden herhaald met tussenpozen ten hoogste één minuut.

2. Een niet op radar varend klein schip is niet verplicht het in het eerste lid bedoelde mistsein te geven, doch het mag dit sein geven. Het sein mag worden herhaald.

3. Een niet op radar varend schip hetwelk hoort dat het voorlijker dan dwars een ander schip nadert, moet zijn snelheid verminderen tot een minimum waarbij het op koers kan worden gehouden en het moet uiterst voorzichtig manoeuvreren dan wel zo nodig stilhouden.

Article 6.33

Bâtiments poursuivant leur route par mauvaise visibilité

1. Un bâtiment ne naviguant pas au radar doit émettre comme signal de brume un son prolongé.

   Dans le cas d'une formation, ce signal peut uniquement être émis par le bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur de la formation.

   Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

2. Une menue embarcation ne naviguant pas au radar n'est pas obligé d'émettre le signal de brume visé au premier alinéa, mais peut émettre ce signal. Le signal peut être répété.

3. Un bâtiment ne naviguant pas au radar qui entend qu'il s'approche d'un autre bâtiment sur l'avant du travers doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap et doit manoeuvrer avec une extrême précaution, voire s'arrêter au besoin.

Artikel 6.33a

Snelheid

1. Een schip mag niet varen met een grotere snelheid dan 16km/u ten opzichte van de oever.

Article 6.33a

Vitesse

1. Un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 16km/h par rapport à la rive.

2. In afwijking van het eerste lid mag een schip niet varen met een grotere snelheid dan 9 km/u ten opzichte van de oever op de rechterhelft van de vaarweg in het vak tussen km 6.790 en km 8.860.

3. In afwijking van het eerste lid mag een schip varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever in de volgende vakken van de vaarweg :

   a) nabij Eisden - Ternaaien :

      - tussen km 4.970 en km 5.970 ;
      - tussen km 5.970 en km 6.790, uitsluitend op de rechterhelft van de vaarweg ;

   b) nabij Maaseik :

      - tussen km 59.500 en km 61.500.

4. De bevoegde autoriteit kan de vakken bedoeld in het tweede en het derde lid wijzigen. Een dergelijke wijziging verbindt niet eerder dan nadat zij door middel van een bekendmaking is afgekondigd.

2. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment ne peut naviguer à une vitesse supérieure à 9 km/h par rapport à la rive, sur la moitié droite de la voie navigable, dans la section comprise entre les cumulées 6.790 et 8.860.

3. Par dérogation au premier alinéa, un bâtiment peut naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h par rapport à la rive sur les sections suivantes de la voie navigable :

   a) Près d'Eisden - Lanaye :

      - entre les cumulées 4.970 et 5.970 ;
      - entre les cumulées 5.970 et 6.790, exclusivement sur la moitié droite de la voie navigable ;

   b) Près de Maaseik :

      - entre les cumulées 59.500 et 61.500.

4. L'autorité compétente peut modifier les sections visées aux deuxième et troisième alinéas. Une telle modification n'entre en vigueur qu'après avoir été communiquée par la voie d'un avis à la batellerie.

Artikel 6.33b

Varen met snelle motorboten - Waterskiën

1. Een snelle motorboot moet zodanig varen en een waterskiër moet zich zodanig gedragen dat geen hinder of gevaar voor andere gebruikers van de vaarweg of de aanhorigheden ervan kan worden veroorzaakt.

Article 6.33b

Navigation des canots automobiles rapides - Ski nautique

1. Un canot automobile rapide doit naviguer de telle façon et un skieur nautique doit se comporter de telle manière qu'ils ne constituent aucune gêne, ni danger pour les autres usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.

2. Het is verboden met de motor van een snelle motorboot onnodige geluidshinder te veroorzaken, dan wel deze motor onnodig lang of zonder redelijk doel in werking te houden.

3. In de vakken van de vaarweg bedoeld in artikel 6.33a, derde lid, is het verboden met een grotere snelheid te varen dan 16 km/u :

   a) vóór tien uur 's morgens ;

   b) na zonsondergang ;

   c) binnen een afstand van 20m uit de oever ;

   d) binnen een afstand van 50m van een aanleginrichting ;

   e) in de nabijheid van een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis ;

   f) bij een zicht van minder dan 150m.

4. Waterskiën is uitsluitend toegestaan op de vakken vermeld in artikel 6.33a, derde lid.

2. Il est interdit de causer des nuisances sonores inutiles avec le moteur d'un canot automobile rapide ou de faire fonctionner ce moteur pendant un laps de temps inutilement long ou sans but véritable.

3. Dans des sections de la voie navigable visées à l'article 6.33a, troisième alinéa, il est interdit de naviguer à une vitesse supérieure à 16 km/h :

   a) avant 10 heures du matin ;

   b) après le coucher du soleil ;

   c) à une distance de moins de 20m de la rive ;

   d) à une distance de moins de 50m d'un ponton ;

   e) à proximité de l'endroit où se tient un événement sportif, une fête nautique ou un événement similaire ;

   f) par une visibilité inférieure à 150m.

4. Le ski nautique est uniquement autorisé sur les sections mentionnées à l'article 6.33a, troisième alinéa.

Artikel 6.33c

Plankzeilen, zwemmen en duiken

In de artikel 6.33a, derde lid, aangewezen vakken is het verboden te varen met een zeilplank, dan wel te zwemmen of te duiken.

Article 6.33c

Planche à voile, baignade et plongée

Il est interdit de pratique la planche à voile, de se baigner ou de faire de la plongée dans les sections visées à l'article 6.33a, trosième alinéa.

Artikel 6.33d

Stiltezone voor sportvissers

Een motorschip mag niet varen op de linkerhelft van de vaarweg in het vak tussen km 5.970 en km 8.860, noch binnen 20m uit de linkeroever in het vak tussen km 57.000 en km 59.500.

Article 6.33d

Zone de silence pour pêcheurs

Un bâtiment motorisé ne peut naviguer sur la moitié gauche de la voie navigable dans la section comprise entre les cumulées 5.970 et 8.860, ni à une distance de moins de 20m de la rive gauche dans la section comprise entre les cumulées 57.000 et 59.500.

Artikel 6.33e

Verboden activiteiten

Het is verboden zich boven de vaarweg door de lucht te laten voortbewegen.

Article 6.33e

Activités interdites

Il est interdit de se laisser propulser dans les airs au-dessus de la voie navigable.

x

x x

HOOFDSTUK 7 -

REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.01

Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

1. Een schip moet zodanig ligplaats nemen, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.

2. Een schip, een samenstel en een drijvend voorwerp die stilliggen moeten zodanig zijn verankerd of gemeerd, dat zij door verandering van hun positie geen gevaar of hinder voor andere schepen kunnen vormen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met wind, stroom en verandering van de waterstand, alsmede met zuiging en golfslag.

Artikel 7.02

Ligplaats nemen (ankeren en meren)

1. Een schip mag geen ligplaats nemen, met uitzondering van de volgende gevallen :

   a) in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit ;

   b) op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage II) ;

   c) in het geval bedoeld in artikel 6.30, tweede lid.

CHAPITRE 7 -

REGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01

Principes généraux relatifs au stationnement

1. Un bâtiment doit stationner de manière à ne pas entraver la navigation.

2. Un bâtiment, une formation et un objet flottant en stationnement doivent être ancrés ou amarrés de façon telle que lors d'un changement de leur position, ils ne puissent constituer ni une gêne, ni un danger pour les autres bâtiments ; à cet effet, il convient de tenir compte du vent, du courant et des variations du niveau de l'eau, ainsi que des remous et de l'effet de succion causés par les autres bâtiments.

Article 7.02

Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bâtiment ne peut pas stationner, sauf dans les cas suivants :

   a) dans une section ou à un endroit de la voie navigable désignés à cet effet par l'autorité compétente ;

   b) dans une aire de stationnement indiquée par un des signaux E.5 à E.7 y compris (annexe II) ;

   c) dans le cas visé à l'article 6.30, deuxième alinéa.

2. Een meerboei mag slechts worden uitgelegd in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit.

3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

2. Une bouée d'amarrage peut uniquement être placée dans une section ou à un endroit de la voie navigable, désignés à cet effet par l'autorité compétente.

3. L'autorité compétente peut dispenser des dispositions du présent article.

Artikelen 7.03 - 7.07 - (niet overgenomen)

Articles 7.03 - 7.07 - (non repris)

Artikel 7.08

Toezicht

Een stilliggend schip moet, voor zover het geen schipper heeft, zijn gesteld onder toezicht van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen, tenzij de bevoegde autoriteit aan een schip van deze verplichting vrijstelling heeft verleend, dan wel zij gedoogt dat dit zonder toezicht stilligt.

Article 7.08

Garde

Pour autant qu'il n'ait pas de conducteur, un bâtiment en stationnement doit être placé sous la garde d'une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, sauf si l'autorité compétente a dispensé un bâtiment de cette obligation ou si elle autorise qu'un bâtiment stationne sans garde.

- o O o -

BIJLAGE I

ANNEXE I

De bevoegde autoriteit, bedoeld in dit reglement, is :

L'autorité compétente, visée au présent règlement, est :

In artikel : à l'article :	Voor België : Pour la Belgique :	Voor Nederland : Pour les Pays-Bas :
1.06 tweede en derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
1.06 deuxième et troisième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg ;	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné ;
1.10 tweede lid	de betrokken wachter of de betrokken politieambtenaar van de Rijkswacht	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.10 deuxième alinéa	le garde des voies navigables concerné ou l'officier de gendarmerie concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné

In artikel : / à l'article :	Voor België : / Pour la Belgique :	Voor Nederland : / Pour les Pays-Bas :
1.12 derde en vierde lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of andere ambtenaar belast met de handhaving van het reglement	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of meentepolitie ;
1.12 deuxième et troisième alinéas	le garde concerné, le conducteur concerné ou tout autre fonctionnaire chargé de veiller à l'application du règlement	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.13 tweede en derde lid	idem	idem
1.13 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
1.14	idem	idem
1.15 derde lid	idem	idem
1.15 troisième alinéa	idem	idem
1.17 eerste lid	idem	idem
1.17 premier alinéa	idem	idem
1.19 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg	idem
1.19 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	idem

In artikel : / à l'article :		Voor België : / Pour la Belgique :	Voor Nederland : / Pour les Pays-Bas :
1.20	eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.20	premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.22		de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
1.22		l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur-en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
1.23	eerste lid en tweede lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
1.23	premier et deuxième alinéas	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
3.20	derde lid	idem	idem
3.20	troisième alinéa	idem	idem

In artikel : / à l'article :	Voor België : / Pour la Belgique :	Voor Nederland : / Pour les Pays-Bas :
3.27 derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
3.27 troisième alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
3.41 derde lid	idem	idem
3.41 troisième alinéa	idem	idem
5.02 eerste lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
5.02 premier alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur-en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
6.31 derde lid	idem	idem
6.31 troisième alinéa	idem	idem
6.33a vierde lid	idem	idem
6.33a quatrième alinéa	idem	idem

In artikel : / à l'article :	Voor België : / Pour la Belgique :	Voor Nederland : / Pour les Pays-Bas :
7.02 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd of de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
7.02 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné ou l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné ou l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
7.02 tweede en derde lid	idem	idem
7.02 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
7.08	idem	idem

- o O o -

BIJLAGE II

VERKEERSTEKENS

A. VERBODSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

A.1
In-, uit- of doorvaren verboden (algemeen teken)



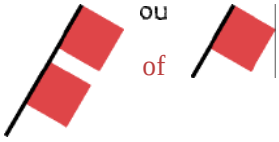
lichten



feux

of

vlaggen



pavillons

(*) Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.

ANNEXE II

SIGNAUX DE NAVIGATION

A. SIGNAUX D' INTERDICTION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

A.1
Entrée, sortie ou passage interdit (signal général)

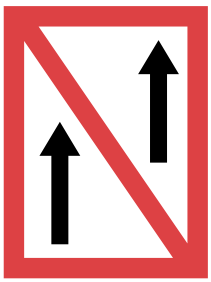
(*) L'emploi de deux feux ou pavillons superposés indique une interdiction de longue durée.

A.1a
Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg ; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip dat geen motorschip is.



A.1. a
Parties désaffectées de la voie navigable ; interdiction de naviguer ne s'appliquant pas à une menue embarcation non motorisée.

A.2
Voorbijlopen verboden

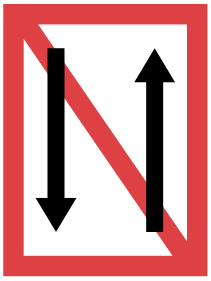


A.2
Interdiction de dépasser

A.3 - (niet overgenomen)

A.3 - (non repris)

A.4
Onmoeten en voorbijlopen verboden.



A.4
Interdiction de croiser et de dépasser.

A.5
Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.5
Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.5.1
Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen vanaf het bord.



A.5.1.
Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) sur la largeur indiquée en mètres (comptée à partir de ce signal).

A.6
Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.6
Interdiction d'ancrer et de laisser trainer les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.7
Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.7
Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.8 Verboden te keren



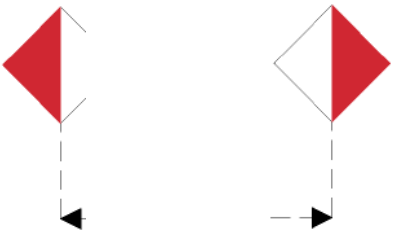
A.8 Interdiction de virer

A.9
Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.



A.9
Interdiction de causer des remous.

A.10
Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.



A.10
Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées.

A.11 – (niet overgenomen)

A.11 – (non repris)

A.12
Verboden voor motorschepen.



A.12
Navigation interdite aux bâtiments motorisés.

A.13
Verboden voor kleine schepen.



A.13
Navigation interdite aux menues embarcations.

A.14
Verboden te waterskiën.



A.14
Pratique du ski nautique interdite.

A.15
Verboden voor zeilschepen.



A.15
Navigation interdite aux bâtiments à voile,

A.16
Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen



A.16
Navigation interdite aux bâtiments mus par la force musculaire.

A.17
Verboden voor zeilplanken,



A.17
Pratique de la planche à voile interdi'

A.18
Einde van de toegelaten zone voor snelle motorboten.



A.18
Fin de la zone autorisée pour la navigation des canots automobiles rapides.

A.19 Tewaterlaten of uit het waier halen van vaartuigen verboden



A.19 interdiction de mettre des embarcations a l'eau ou de les en retirer

A.20 Einde van de zone waar het varen met jetboten toegelaten is
(Art 9 01. lid 2)



A.20 Fin de la zone où la navigation de motos nautiques est autorisée
(Art. 9.01, lid 2)

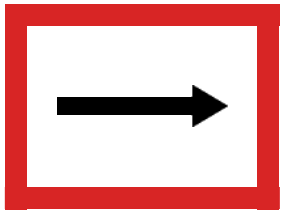
B. GEBODSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

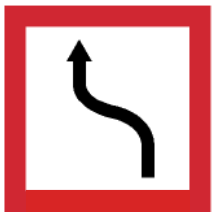
B.1

a) Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl



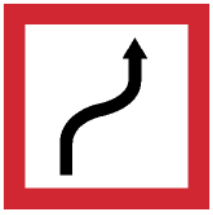
B.2

a) Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.



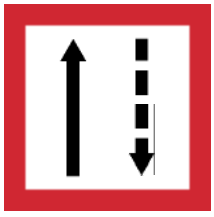
B.2

b) Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.



B.3

a) Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden.



B. SIGNAUX D' OBLIGATION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

B.1

a) Obligation de suivre la direction indiquée par Ia flèche.

B.2

a) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à bâbord.

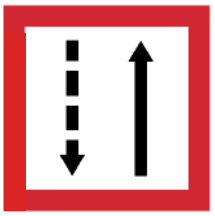
8.2

b) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.3

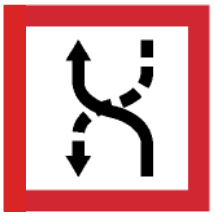
a) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à bâbord.

B.3
b) Verplichting de stuurboordszijde van het vaarwater te houden.



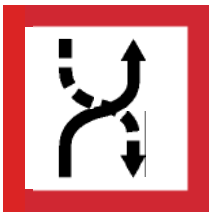
B.3
b) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.4
a) Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.



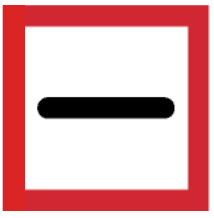
B.4
a) Obligation de croiser la passe navigable vers bâbord.

B.4
b) Verplichting het vaarwater *over* te steken naar stuurboord.



8.4
b) Obligation de croiser la passe navigable vers tribord.

B.5
Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.



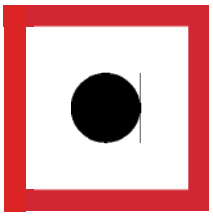
B.5
Obligation de s' arrêter avant le signal dans certaines conditions.

B.6
Ver piichting de vaarsnelheid te beperken, zoals is aangegeven (in km/u).



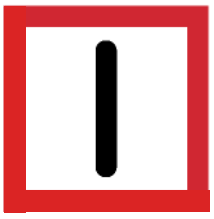
B.6
Obligation de respecter la limitation de vitesse indiquée (en km/h).

B.7
Verplichting een geluidssein te geven.



8.7
Obligation d'émettre un signal sonore.

B.8
Verplichting bijzonder op te letten.



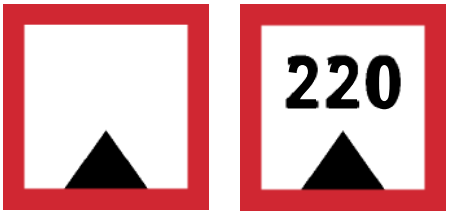
B.8
Obligation d' observer une vigilance particuliere.

C. BEPERKINGSTEKENS

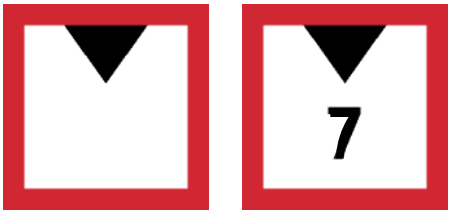
Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

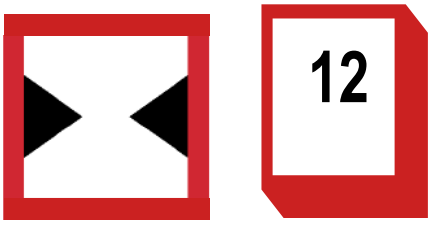
c.1
beperkte waterdiepte ; eventueel de beschikbare diepte aangegeven in centimeters.



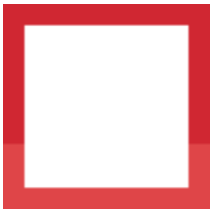
c.2
Beperkte doorvaarthoogte ; eventueel de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters.



c.3
Beperkte breedte van doorvaart of vaarwater ; eventueel de beschikbare breedte aangegeven in meters.



c.4
Vaartbeperkingen ; vraag nadere inlichtingen.



C.5
Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de oever ; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord.



C. SIGNAUX DE RESTRICTION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

C.1
Profondeur d'eau limitée ; avec indication éventuelle de la profondeur disponible en centimètres.

c.2
Hauteur libre limitée ; avec indication éventuelle de la hauteur libre disponible en mètres.

c.3
Largeur limitée du chenal ou de la passe navigable ; avec indication éventuelle de la largeur disponible en mètres.

C.4 Restrictions imposées à la navigation ; "renseignez-vous".

C.5 La passe navigable se trouve à une certaine distance de la rive ; le chiffre figurant sur le signal indique, en mètres, à quelle distance de la rive les bâtiments doivent être maintenus à partir dudit signal.

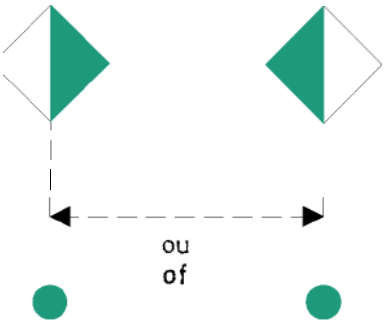
D. AANBEVELINGSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

D.1 - (niet overgenomen)

D.2
Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.



D.3
Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door :

a) de pijl

D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

D.l. - (non repris)

D.2
Recommandation de naviguer dans les limites indiquées.

D.3
Recom mandation de suivre la direction indiquée par :

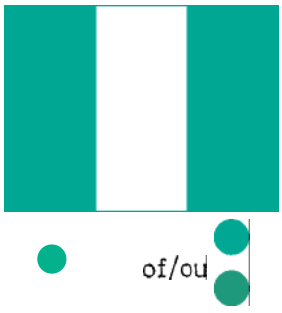
a) la flèche

E. AANWIJZWGSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

E.1
In-, uit of doorvaren toegestaan (algemeen teken)



E.2
Hoogspanningslijn

E.3 - E.4 - (niet overgenomen)

E.5
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.

E.5.1
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord.

E. SIGNAUX D' INDICATION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

E.1
Entrée, sortie ou passage autorisé (signal général)

E.2
Croisement d'une ligne à haute tension.

E.3 - E.4 - (non repris)

E.5
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

ES.1
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) sur une largeur maximale comptée à partir du signal et indiquée en mètres sur celui-ci.

E.5.2 - (niet overgenomen)

E.5.2 - (non repris)

E.5.3
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langszijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.5.3
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) pour le nombre maximum de bâtiments indiqué pouvant stationner bord à bord, du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5.4 - E.5.15 - (niet overgenomen)

E.5.4 - E.5.15 - (non repris)

E.6
Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.6
Autorisation d'ancrer du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.7
Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.7
Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.8 Plaats om te keren.

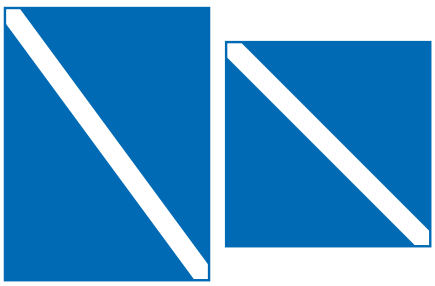


E.8 Aire de virage.

E.9 - E.10 - (niet overgenomen)

E.9 - E.10 - (non repris)

E.11
Einde van een verbod of een gebod geldend voor één richting of einde van een beperking.



E.11
Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction.

E.12 - (niet overgenomen)

E.12 - (non repris)

E.13
Drinkwater voor schepen



E.13
Poste d'eau potable pour bateaux.

E.14 Telefoon



E.14 Poste téléphonique

E.15
Motorschepen toegestaan.



E.15
Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés.

E.16
Kleine schepen toegestaan.



E.16
Navigation autorisée pour les menues embarcations.

E.17
Waterskiën toegestaan.



E.17
Pratique du ski nautique autorisée.

E.18
Zeilschepen toegestaan.



E.18
Navigation autorisée pour les bâtiments à voile.

E.19
Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.19
Navigation autorisée pour les embarcations mues par la force musculaire.

E.20
Zeilplanken toegestaan.



E.20
Pratique de la planche à voile autorisée.

E.21
Snelle motorboten (varen sneller dan 16km/u) toegestaan.



E.21
Navigation autorisée pour les canots automobiles rapides (vitesse supérieure à 16km/h).

E.24 Begin van de zone waar het varen met jetboten toegelaten is
(Art. 9.01, lid 2)



E.24 Début de la zone où la navigation de motos nautiques est autorisée
(Art. 9.01, alinéa 2)

F. BIJKOMENDE TEKENS

Opmerking :

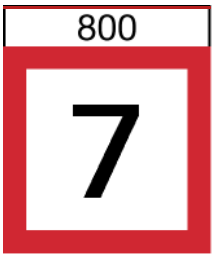
Deze tekens kunnen voorkomen ter aanvulling of verduidelijking van de tekens, vermeld onder A tot en met E.

F.1 - Afstandsaanduidingen :

Borden boven het hoofdteken, vermeldende na welke afstand (in meters, tenzij anders vermeld) het hoofdteken geldt.

Voorbeeld :

Maximum snelheid 7km/u, ingaande na 800m.



F.2 - Richtingaanduidingen :

Borden naast het hoofdteken, aangevende de richting van het vaarweggedeelte waarop het hoofdteken betrekking heeft. Hierop kan de lengte van het betreffende traject zijn vermeld (in meters, tenzij anders vermeld).

Voorbeelden :

Ligplaats nemen toegestaan op het gedeelte tussen de borden





F. SIGNAUX ADDITIONNELS

Remarque :

Ces signaux servent à compléter ou expliciter les signaux mentionnés aux points 4 à E.

F.1 - Indications de distance :

Panneaux placés au-dessus du signal principal, indiquant à partir de quelle distance (en mètres, sauf mention contraire) le signal principal s' applique.

Exemple :

Limitation de vitesse à 7km/h, à 800m.

F.2 Indications de direction :

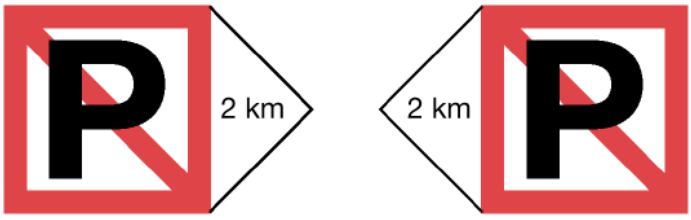
Panneaux placés à côté du signal principal, indiquant la direction de la partie de la voie navigable à laquelle le signal principal s' applique, et sur lequel peut être indiqué la longueur du trajet concerné (en mètres, sauf mention contraire).

Exemples :

Autorisation de stationner dans la partie comprise entre les panneaux

Ligplaats nemen verboden op het gedeelte tussen de borden (over 2km)

Interdiction de stationner dans la partie comprise entre les panneaux (sur 2km)



F.3 - Aanvullende aanduidingen :

Borden onder het hoofdteken, waarop een nadere verklaring of aanwijzing is vermeld.

F.3 - Xndications complémentaires :

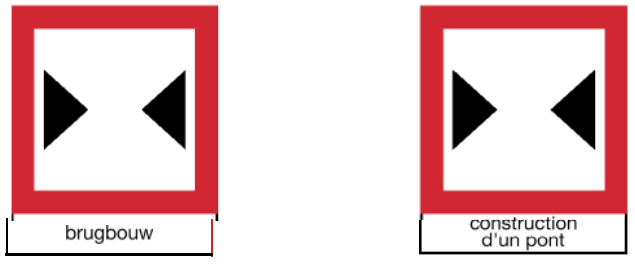
Panneaux placés en dessous du signal principal et portant une explication ou une indication complémentaire.

Voorbeelden :

Exemples :

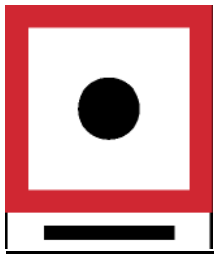
Versmalling in verband met brugbouw

Rétrécissement dû à la construction d'un pont



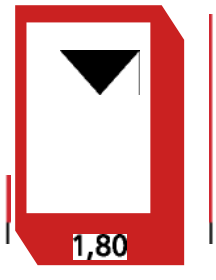
Geef een lange stoot

Emettez un son prolongé



Beperkte doorvaarthoogte ; beschikbare hoogte verminderd met 1,80m

Hauteur limitée ; hauteur disponible réduite de 1,80m



Opletten, regeling scheepvaart



Attention, réglementation de la navigation



F.4 – **Categorie aanduidingen :**

Borden onder het hoofdteken, aangevende de categorie waarvoor het hoofdteken geldt.

F.4 - Indications de catégorie :

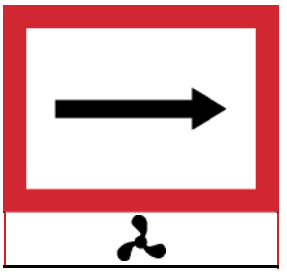
Panneaux placés en dessous du signal principal, indiquant à quelle catégorie de bâtiments le signal principal s' applique.

Voorbeelden :

Exemples :

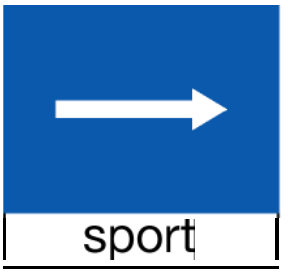
Verplichte vaarrichting, geldend voor motorschepen

Obligation, pour les bâtiments motorisés, de suivre la direction indiquée par la flèche



Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen

Recommandation, pour les menues embarcations, de suivre la direction indiquée par la flèche



BIJLAGE III

MARKERING VAN HET VAARWATER

A) LATERALE MARKERING

1. Hoofdmarkering

1.1. Rechterzijde

Vorm :

stompe boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of los steekbaken

Kleur : rood

Topteken : (*) rode cilinder

Licht : (*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering

(*) Indien aanwezig

ANNEXE III

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

A) MARQUES LATERALES

1. Marques principales

1.1. Côté droit

Forme :

bouée cylindrique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime non liée

Couleur : rouge

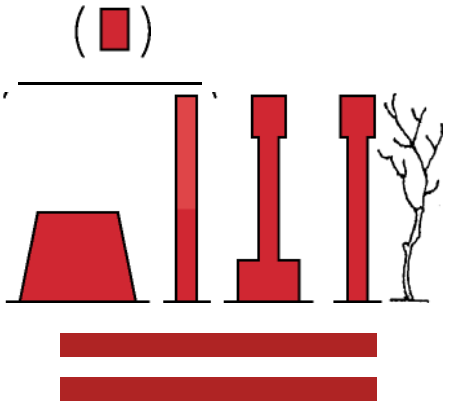
Voyant : (*) cylindre rouge

Feu : (*)

rouge isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation paire



(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2 Linkerzijde

Vorm :

spitse boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of bijeengebonden steekbaken

Kleur : groen

Topteken : (*)

groene kegel met de top naar boven gericht

Licht :(*)

groen isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken :(*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering

1.2 Côté gauche

Forme :

bouée conique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime liée

Couleur : verte

Voyant :(*)

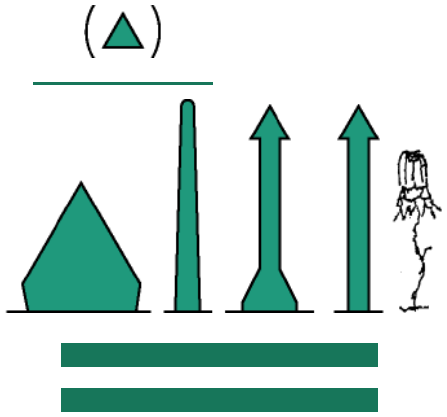
cône vert, avec la pointe dirigée vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications :(*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation impaire



1.3 Splitsingen en kruisingen

Deze scheidingsmarkering ligt op de plaats waar de rode (stompe) en de groene (spitse) tonnenrijen elkaar snijden. Zij is altijd van een topteken voorzien.

.3 Bifurcations et croisements

Ce balisage de séparation se situe à l'endroit où les alignements des bouées rouges (cylindriques) et des bouées vertes (coniques) se recoupent. Ces marques sont toujours pourvues d'un voyant.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Vorm :

bolvormige boei of ton, sparboei, drijf- of kopbaken

Kleur :

rood-groen horizontaal gestreept

Topteken : rood-groene bol

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken :

de beginletters met een nummer van beide vaarwaters, in alfabetische volgorde.

Forme :

bouée sphérique ou tonne, bouée à fuseau, bouée espar ou à tête

Couleur :

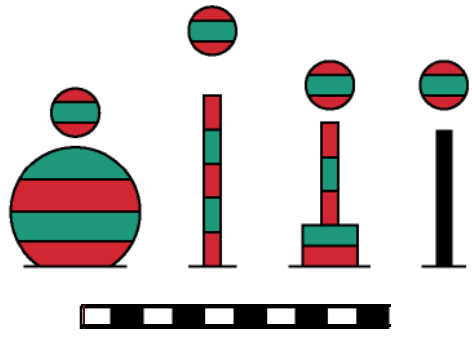
rouge et verte, à lignes horizontales

Voyant : sphère rouge et verte

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications :

les premières lettres suivies d'un numéro des deux passes navigables concernées, dans l' ordre alphabétique.



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

B) MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS

Gevaarlijke punten kunnen zijn :

koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, lage gedeelten van de oever die overstroomd kunnen worden, vaste obstakels, e.d.

Obstakels kunnen zijn :

vastgevaren of gezonken schepen, te water geraakte objecten, plaats van werkzaamheden in of nabij het vaarwater, e.d.

1. Buiten het vaarwater

1.1. Rechteroever

Dagmerk :

driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht

Licht :(*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken :(*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

B) BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

Par points dangereux, il faut entendre :

têtes d'épis, points saillants de la rive, rives basses inondables, obstacles fixes, etc.

Par obstacles, il faut entendre :

bâtiments échoués ou coulés, objets perdus dans l'eau, chantiers de travaux dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, etc.

1. En dehors de la passe navigable

1.1. Rive droite

Signal :

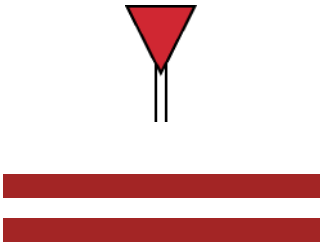
panneau triangulaire rouge placé pointe en bas

Feu : (*)

rouge isophase ou à éclats longs

Indications :(*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B. v. 1, 2, 4, enz.

P.e. 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

driehoekig groen teken met de punt naar boven gericht

Licht : (*)

groen isofaseiicht of lang schitterlicht

Kenteken :(*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

1.2. Rive gauche

Signal

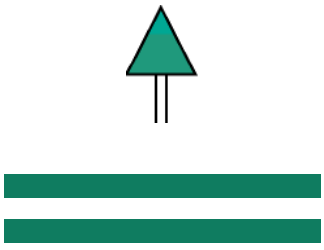
panneau triangulaire vert placé pointe vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications :(*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B. v. 3, 5, 6, enz.

P.e. 3, 5, 6, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.3. Splitsingpunt

Dagmerk :

het onder 1.1. genoemde teken boven het onder 1.2. genoemde

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

1.3. Point de bifurcation

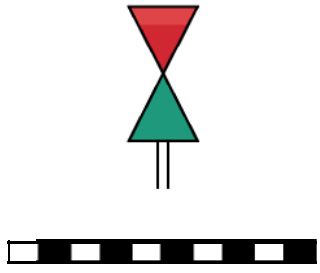
Signal

le signal décrit au point 1.1. placé au-dessus du signal décrit au point 1.2.

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2. ci- dessus



Opmerkingen :

1. De lichten kunnen in plaats van de dagmerken voorkomen
2. De rode en groene lichten kunnen ook als vaarwegverlichting worden toegepast ; zij geven aldus het verloop van de oeverlijn aan.

Remarques

1. Les feux peuvent remplacer les signaux
2. Les feux rouges et verts peuvent également servir d' éclairage de la voie navigable, indiquant ainsi le tracé de la ligne de rive.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2. In of nabij het vaarwater

Hiervoor kunnen de volgende markeringen worden gebruikt :

2. Dans la passe navigable ou à proximité de telle-ci

Dans ces cas, le balisage suivant peut être utilisé :

2.1. Laterale markering

2.1. Marques latérales

2.2. Markering op (of nabij) het obstakel

2.2. Marques placées sur l'obstacle ou à proximité de celui-ci

Vrije zijde Du côté où la passe est libre		Niet vrije zijde Du côté où la passe n'est pas libre
Dagmerk - Signal		
twee groene dubbele kegels boven elkaar deux bicônes verts superposés		een rode bol une sphère rouge
Lichten - Feux		
twee groene vaste lichten boven elkaar deux feux verts fixes superposés		een rood vast licht un feu rouge fixe

of, met verplichting hinderlijke waterbeweging te vermijden :

ou, en cas d'obligation d'éviter de créer des remous :

Vrije zijde			Niet vrije zijde
Du côté où la passe est libre			Du côté où la passe n'est pas libre
Dagmerk - Signal			
een rood-wit bord (of een rood-witte vlag)			een rood bord (of een rode vlag)
un panneau rouge et blanc (ou un pavillon rouge et blanc)			un panneau rouge (ou un pavillon rouge)
Lichten - Feux			
een rood vast licht boven een wit vast licht			een rood vast licht
un feu rouge fixe au-dessus d'un feu blanc fixe			un feu rouge fixe

C) BIJZONDERE MARKERING

Deze markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties.

Deze betonning wordt bijvoorbeeld toegepast ter markering van verboden gebieden, bagger-, stort- en ankerplaatsen, voor het afbakenen van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten, waterskiërs, zeilplanken, wedstrijden, e.d.

C) MARQUES SPECIALES

Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu à la navigation, mais indique une zone ou un objet généralement défini dans les documents nautiques ou autres publications destinées à cet effet,

Ces marques sont utilisées, par exemple, pour indiquer des zones interdites, des zones de dragage, de mouillage et des lieux de dépôt, ainsi que pour délimiter des zones spéciales réservées, entre autres, aux canots automobiles rapides, à Ia pratique du ski nautique, à la planche à voile, aux compétitions, etc.

Opmerking

De bijzondere betonning moet door de doorgaande scheepvaart, d.w.z. schepen die niet een aldus gemarkeerd gebied als bestemming hebben, aan dezelfde zijde worden gehouden als de “gewone” betonning.

Vorm :

stompe, spitse of bolvormige boei, ton, sparboei, drijf- of kopbaken

Kleur : geel

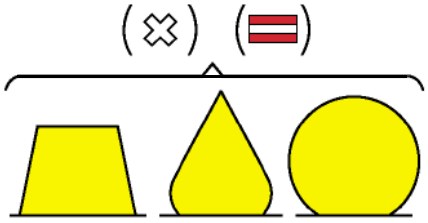
Remarque

La navigation de passage, c.-à-d. les bâtiments qui n'ont pas une zone ainsi balisée pour destination, doivent tenir ces marques spéciales du même côté que les marques "ordinaires".

Forme :

bouée cylindrique, conique ou sphérique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar ou à tête

Couleur : jaune



Topteken : (*)

geel liggend kruis of, alleen in geval van een verboden gebied, het verbodsteken A.l (bijlage 11) in de vorm van een cilinder

Licht : (*)

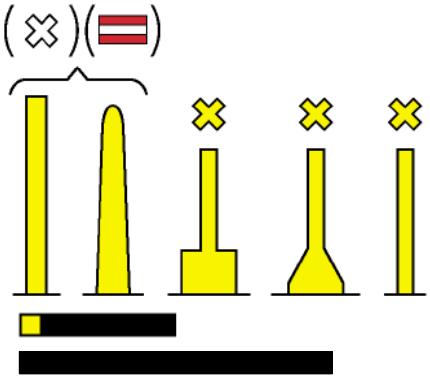
geel schitterlicht of groepschitterlicht, uitgezonderd het groepschitterlicht bestaande uit 2 schitteringen

Voyant : (*)

croix de Saint-André jaune ou, uniquement dans le cas d'une zone interdite, le signal d’interdiction A.1 (annexe II) en forme de cylindre

Feu : (*)

jaune, à éclats ou à groupes d'éclats, à l' exclusion d’un feu à éclats groupés par deux



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Kenteken (*)

de aanduiding - of een afkorting daarvan - van het doel waarvoor de markering is gelegd, of een pictogram (teken van bijlage II onder A en E) dat de betekenis van het gebied aangeeft

Indications (*)

la mention - ou une abréviation en tenant lieu - du but du balisage mis en place ou un pictogramme (signal de l'annexe 11, points A et E) indiquant la destination de la zone





B.v. : Gas

P.e. : Gaz

Bij voorbeeld

Par exemple

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

D) MARKERING INGANG VAN HAVENS EN AFTAKKINGEN

De ingangen van havens, zijvaarten, aftakkingen, e.d. kunnen als volgt zijn gemarkeerd (invarend gezien) :

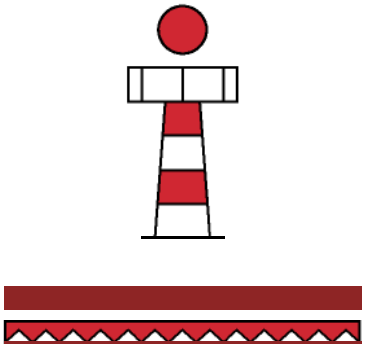
1. Indien voorzien van lichten

1.1. Bakboordszijde

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte (cilindervormige) lichtopstand

Licht : rood vast licht
of rood flikkerlicht

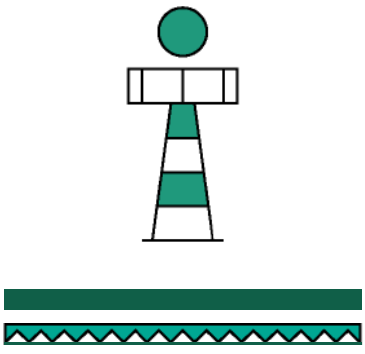


1.2. Stuurboordszijde

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte (kegelvormige) lichtopstand

Licht : groen vast licht
of groen flikkerlicht



D) BALISAGE DES ENTREES DES PORTS ET D'EMBRANCHEMENTS

Les entrées de ports, d'affluents, d'embranchements et autres peuvent être balisées comme suit (du point de vue des bâtiments entrants) :

1. Si les marques sont dotées de feux

1.1. A bâbord

Signal

balise lumineuse (cylindrique) à lignes horizontales rouges et blanches

Feu : rouge fixe
ou rouge scintillant

1.2. A tribord

Signal :

balise lumineuse (conique) à lignes horizontales vertes et blanches

Feu : vert fixe
ou vert scintillant

2. ‘Indien niet voorzien van lichten

2.1, Bakboordszijde

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte paal met rood cilindervormig topteken



2.2. Stuurboordszijde

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte paal met groen kegelvormig topteken



2. Si les marques ne sont pas dotées de feux

2.1. A bâbord

Signal

poteau à lignes horizontales rouges et blanches, avec voyant rouge cylindrique

2.2. A tribord

Signal :

poteau à lignes horizontales vertes et blanches, avec voyant vert conique

E) MARKERING LOOP VAN DE VAARGEUL

1. Ligging van de vaargeul

Deze tekens zijn geplaatst op die oever van een rivier, waarlangs (het diepste gedeelte van) de vaargeul loopt.

1.1. Rechteroever

Dagmerk :

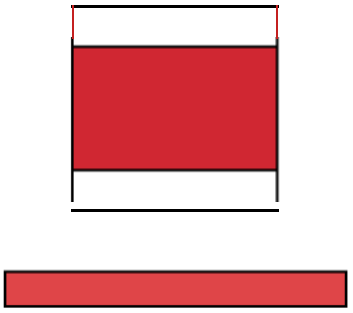
vierkant rood teken met horizontaal witte band aan boven- en onderzijde, geplaatst op de vlakke zijde

Licht :(*)

rood onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken :(*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



B.v. : 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

E) BALISAGE INDTQUANT LE COURS DU C[illegible]

1. Position du chenal

Ces signaux sont placés sur Ia rive de la voie navigable que longe la partie la plus profonde du chenal.

1.1. Rive droite

Signal

panneau carré rouge bordé de deux bandes horizontales blanches en haut et en bas du panneau

Feu : (*)

rouge, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications :(*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e. : 1, 2, 4, etc.

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

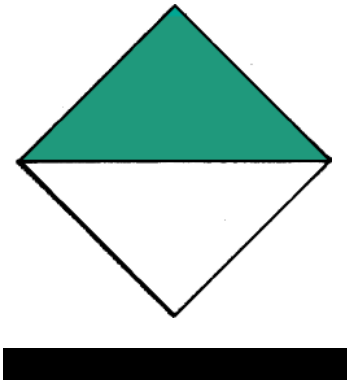
vierkant teken, groen boven en wit onder, geplaatst op de punt

Licht : (*)

groen onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur



B.V. : 3, 5, 6, etc.

1.2. Rive gauche

Signal

panneau carré placé sur la pointe, la moitié supérieure de couleur verte et la moitié inférieure de couleur blanche

Feu : (*)

vert, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal

P.e. : 3, 5, 6, etc.

2. Overgangen

De punten waar de vaargeul van de ene oever naar de andere overgaat kunnen aanvullend als volgt zijn gemarkeerd :

(*) Indien aanwezig

2. Traversées

Les points où le chenal passe d'une rive à l'autre peuvent, en outre, être signalés comme suit :

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.1. Rechteroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale zwarte balk in het midden, geplaatst op de vlakke zijde

Licht :(*) geel onderbtoken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.1. Rive droite

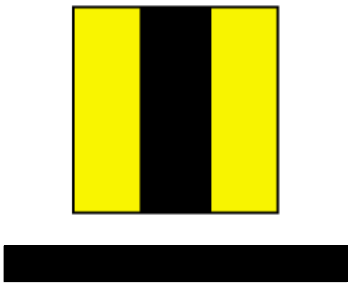
Signal

panneau carré jaune, barré au centre d'une raie noire verticale

Feu :(*) jaune, à occultations

Indications :(*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B. v. : 8

P.e. : 8

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.2. Linkereroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale diagonale zwarte balk, geplaatst op de punt

Licht :(*) geel onderbroken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.2. Rive gauche

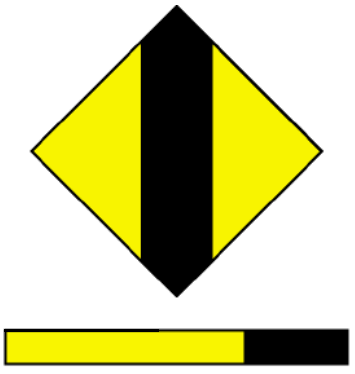
Signal :

panneau carré jaune, placé sur la pointe et barré d'une raie verticale noire

Feu : (*) jaune, à occultations

Indications :(*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B.v. : 7

P.e. : 7

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque Ia marque en est dotée