

**BELGISCHE SENAAT**

ZITTING 2000-2001

31 JULI 2001

**Wetsontwerp 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**

**INHOUD**

|                                                                                                                                                                                 | Blz. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Memorie van toelichting . . . . .                                                                                                                                               | 2    |
| Wetsontwerp . . . . .                                                                                                                                                           | 6    |
| Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas . . . . . | 7    |
| Voorontwerp van wet . . . . .                                                                                                                                                   | 72   |
| Advies van de Raad van State . . . . .                                                                                                                                          | 73   |

**SÉNAT DE BELGIQUE**

SESSION DE 2000-2001

31 JUILLET 2001

**Projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse moyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993**

**SOMMAIRE**

|                                                                                                                                                                       | Pages |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Exposé des motifs . . . . .                                                                                                                                           | 2     |
| Projet de loi . . . . .                                                                                                                                               | 6     |
| Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse moyenne . . . . . | 7     |
| Avant-projet de loi . . . . .                                                                                                                                         | 72    |
| Avis du Conseil d'État . . . . .                                                                                                                                      | 73    |

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### 1. *Situering van de Overeenkomst*

De onderhavige overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, hierna de Overeenkomst genoemd, regelt de uitoefening van de scheepvaart op de gemeenschappelijke Maas, alsmede het bedrijven van recreatie op en aan deze rivier (art. 1). De eigenlijke voorwaarden hiertoe, liggen vervat in het «Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas», hierna het Scheepvaartreglement genoemd, dat als bijlage aan de Overeenkomst gehecht is.

Met deze overeenkomst komt een einde aan een jarenlange rechtsonzekerheid voor de gebruikers van de Maas. De grens tussen België en Nederland op de gemeenschappelijke Maas, wordt gevormd door de zgn. thalweg. Dit is de meetkundige lijn die de diepste punten in de bedding van de Maas verbindt. Die bedding verlegt zich voortdurend onder invloed van natuurlijke krachten. Dit brengt met zich mee dat de grens zelf eveneens continu verandert, maar dan zonder herkenningspunten op de Maas of op zijn oevers. Zulke niet visueel waarneembare grensafbakening en -veranderingen hadden als nadeel dat de uitoefening van de politietaken van controle en dwang op de gemeenschappelijke Maas door ambtenaren van beide landen werd gehinderd.

Deze overeenkomst heft eveneens de hopeloos verouderde scheepvaartreglementering op de gemeenschappelijke Maas op. Met de inwerkingtreding ervan, nemen 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, een einde. De opheffing geldt enkel voor zover deze verdragsbepalingen van toepassing zijn op de gemeenschappelijke Maas en in strijd zijn met de bepalingen van de onderhavige Overeenkomst (art. 7).

### 2. *Principes van de Overeenkomst*

De Overeenkomst poneert drie algemene principes.

In de eerste plaats machtigt de Overeenkomst de ambtenaren van België en Nederland, die ingevolge hun wetgeving belast zijn met de handhaving van het Scheepvaartreglement, om zich bij de uitoefening van hun werkzaamheden wederzijds op elkaars grondgebied te begeven (art. 2). De bevoegde Belgische en Nederlandse autoriteiten moeten elkaar vooraf schriftelijke ter kennis brengen welke de toezichthoudende ambtenaren zijn.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. *État de la Convention*

La présente convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, appelée ci-après la Convention, règle l'exercice de la navigation sur la Meuse mitoyenne ainsi que la pratique d'activités de loisirs sur le fleuve et sur ses rives (art. 1<sup>er</sup>). Les conditions proprement dites à cet effet figurent dans le «Règlement de la Navigation sur la Meuse mitoyenne», appelé ci-après le Règlement de la Navigation, qui constitue l'annexe de ladite Convention.

La Convention met fin à une incertitude juridique à laquelle les utilisateurs de la Meuse se trouvaient confrontés depuis des années. La frontière entre la Belgique et les Pays-Bas sur la Meuse mitoyenne est formée par le «thalweg», une ligne géométrique qui relie les points les plus profonds du lit de la Meuse. Ce lit se déplace constamment sous l'influence de forces naturelles et le tracé de la frontière s'en trouve donc aussi continuellement modifié, sans le moindre point de repère ni sur la Meuse ni sur ses rives. L'impossibilité de pouvoir repérer visuellement l'emplacement de la frontière et les changements qu'elle subit, gênait les agents des deux pays dans l'exercice de leurs tâches policières de contrôle et de coercition sur la Meuse mitoyenne.

La Convention abroge également l'ancien règlement de la navigation sur la Meuse mitoyenne, devenu totalement désuet. Dès son entrée en vigueur, 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, expiront pour autant qu'elles s'appliquent à la Meuse mitoyenne et soient contraires aux dispositions de ladite Convention (art. 7).

### 2. *Principes de la Convention*

La Convention pose trois principes généraux.

En premier lieu, la Convention autorise les agents de la Belgique et des Pays-Bas, qui en vertu de leur législation nationale sont chargés de faire respecter le Règlement de la Navigation, à pénétrer dans l'exercice de leurs fonctions sur le territoire de l'autre pays (art. 2). Les autorités compétentes belges et néerlandaises doivent au préalable se communiquer par écrit quels sont les agents chargés de faire respecter le Règlement.

Ten tweede verleent de Overeenkomst gelijke bewijskracht aan de Belgische en Nederlandse proces-verbaal die opgesteld worden naar aanleiding van de vaststelling van overtredingen (art. 3). Indien een Belgisch toezichthoudende ambtenaar een overtreding van het Scheepvaartreglement vaststelt, heeft zijn proces-verbaal in Nederland dezelfde bewijskracht als ware het opgesteld door een toezichthoudende ambtenaar van Nederland.

Tot slot regelt de Overeenkomst het regime van vervolging en strafbaarstelling van overtredingen van het Scheepvaartreglement. De vervolging van een overtreding van dit reglement geschiedt hetzij in het land waar zij is begaan, hetzij in het land waarin zij is aangevangen, hetzij in het land waar de verdachte verblijf houdt of in het land welks ambtenaar de overtreding door middel van een proces-verbaal heeft vastgesteld (art. 5). De strafbaarstelling van overtredingen van het Scheepvaartreglement geschiedt overeenkomstig de daarvoor geldende wetgeving in elk van beide landen (art. 6).

### **3. Kenmerken van de Overeenkomst**

De Overeenkomst bevat acht artikelen, die het algemeen wettelijk kader bepalen dat van toepassing wordt op de Gemeenschappelijke Maas. De eigenlijke, specifieke rechtsregels zijn vervat in het «Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas», dat als bijlage aan de Overeenkomst gehecht is.

De Overeenkomst is een gemengd verdrag. Dit impliceert dat in casu zowel de federale overheid als het Vlaamse en Waalse Gewest bevoegdheden hebben. De federale overheid is bevoegd voor het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering van het verkeer en vervoer. De gewestelijke bevoegdheid situeert zich op het vlak van het beheer en de exploitatie van waterwegen en hun aanhorigheden (art. 6, § 1, X, 2<sup>o</sup>, van de Bijzondere Wet van 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd in 1988). Dit gemengde karakter werd vastgesteld op de vergadering van de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGGV) van 13 mei 1998, waarna het bekrachtigd werd door de Interministeriële Conferentie voor het Buitenlands Beleid (ICBB) van 24 juni 1998.

### **4. De wording van het verdrag**

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 Vlaamse en het Waalse Gewest, bevoegd voor infrastructuur, door hun federale collega ingelicht over het bestaan van het overeengekomen ontwerpverdrag en over zijn instemming daarmee. De ondertekening van de Overeenkomst, pas in januari

En second lieu, la Convention accorde la même force probante aux procès-verbaux belges et néerlandais, dressés à l'occasion de la constatation d'infractions (art. 3). Si un agent belge constate une infraction au Règlement de la Navigation, son procès-verbal a la même force probante aux Pays-Bas que s'il avait été dressé par un agent néerlandais.

Enfin, la Convention détermine comment sont poursuivies et punies les infractions au Règlement de la Navigation. Une infraction au Règlement est poursuivie soit dans le pays où elle a été commise, soit dans le pays où elle a commencé, soit dans le pays où le prévenu a sa résidence, soit dans le pays dont l'agent a constaté l'infraction en dressant procès-verbal (art. 5). Toute infraction au Règlement de la Navigation est punissable en vertu de la législation en vigueur en la matière dans chacun des deux pays (art. 6).

### **3. Caractéristiques de la Convention**

La Convention comporte huit articles, qui définissent le cadre légal général d'application sur la Meuse mitoyenne. Les règles de droit spécifiques proprement dites figurent dans le «Règlement de la Navigation sur la Meuse mitoyenne», qui constitue l'annexe de ladite Convention.

La Convention est un traité mixte. Cela implique qu'en la circonstance des compétences sont dévolues aussi bien à l'autorité fédérale qu'à la Région flamande et à la Région wallonne. L'autorité fédérale est compétente pour l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, tandis que les régions sont compétentes pour la gestion et l'exploitation des voies hydrauliques et leurs dépendances (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup>, de la loi spéciale de 1980 de réformes institutionnelles, telle que modifiée en 1988). Lors de sa réunion du 13 mai 1998, le Groupe de Travail des Traités mixtes (GTTM) a statué sur cette mixité. Cette décision a été entérinée par la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (CIPE) du 24 juin 1998.

### **4. La genèse du traité**

Les négociations entre la Belgique et les Pays-Bas se sont déroulées au sein de la Commission belgo-néerlandaise de la Meuse, sous-commission Navigation, de janvier 1984 à novembre 1986. En 1990, les ministres respectifs de la Région wallonne et de la Région flamande, compétents pour l'infrastructure, ont été informés par leur collègue fédéral de l'existence du projet de traité négocié et de son accord avec ce projet. La Convention ne fut toutefois signée

1993, liep vertraging op wegens het uitblijven van de Franse vertaling van het Scheepvaartreglement. In Nederland werd reeds in december 1993 aan het verdrag goedkeuring verleend.

Op 29 november 1995 (referte nr. L. 24 106/9) bracht de Raad van State, afdeling Wetgeving, op verzoek van de federale minister van Buitenlandse Zaken, advies uit over het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst. In zijn advies stelde de Raad van State vast dat de Overeenkomst rechtstreeks regels van algemene politie betreffende de scheepvaart uitvaardigde, waardoor geen enkele interne regelgeving noodzakelijk was voor de toepassing ervan. De Raad van State merkte hierbij op dat de regels van algemene politie en de reglementering van het verkeer en vervoer, een federale bevoegdheid is.

Tegelijk wierp de Raad van State op dat het Vlaamse en Waalse Gewest, in strijd met artikel 6, § 4, 3°, van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd in 1988, niet betrokken werden bij het ontwerpen van deze verdragsregels van algemene politie en verkeers- en vervoersreglementering, noch bij het opstellen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Het feit dat de onderhandelingen verliepen vóór de inwerkingtreding in 1989 van dit artikel van de Bijzondere Wet, deed hieraan geen afbreuk. De ondertekening van de Overeenkomst vond immers plaats in 1993, op een ogenblik dat het artikel reeds van toepassing was. Het louter meedelen van de ontworpen verdragstekst in 1990 door de federale minister, bevoegd voor infrastructuur, aan zijn Vlaamse en Waalse collega's, stond voor de Raad niet gelijk met het betrekken van regionale overheden bij de onderhandeling van de Overeenkomst.

Als gevolg van dit advies, vroeg de federale overheid medio 1996 aan de Vlaamse en Waalse gewestregeringen 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. In reactie op deze vraag, antwoordde de Vlaamse Minister-President Van den Brande, in april 1997, niet te kunnen ingaan op dit federale voorstel. In tegenstelling tot de federale overheid, was de toenmalige Vlaamse Minister-President van mening dat, ingevolge artikel 6, § 1, X, 2°, van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd in 1988, de voorliggende Overeenkomst een gemengd verdrag was: de waterwegen en hun aanhorigheden zijn gewestelijke aangelegenheden.

Wegens dit meningsverschil, richtte de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGGV), een adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB), op 30 april 1997 een ambtelijke projectgroep op, belast met het inventariseren van alle implicaties van de Overeenkomst. Deze projectgroep kwam pas in september 1997 tot een consensus over

qu'en janvier 1993, lorsque l'on put enfin disposer de la traduction française du Règlement de la Navigation. Aux Pays-Bas, l'assentiment à la convention était déjà donné en décembre 1993.

Le 29 novembre 1995, la section Législation du Conseil d'État émettait, à la demande du ministre fédéral des Affaires étrangères, son avis sur le projet de loi approuvant la Convention (réf. n° L. 24 106/9). Dans cet avis, le Conseil d'État constatait que la Convention fixait directement des règles de police générale relatives à la navigation et que leur application ne requerrait donc aucune réglementation interne. Le Conseil d'État soulignait à ce propos que les règles de police générale et la réglementation relative aux communications et aux transports relevaient de la compétence fédérale.

Par la même occasion, le Conseil d'État signalait que, contrairement au prescrit de l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, telle que modifiée en 1988, la Région wallonne et la Région flamande n'avaient pas été associées à l'élaboration de ces règles conventionnelles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ni aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. Le fait que les négociations se sont déroulées avant l'entrée en vigueur en 1989 de cet article de la loi spéciale, n'ôtait en rien à ce principe, car la Convention a été signée en 1993, au moment où cet article était déjà d'application. Le fait que le ministre fédéral compétent pour l'infrastructure ait communiqué en 1990 le texte du traité à ses collègues flamands et wallons, n'équivaut pas pour le Conseil d'État à l'association des autorités régionales à la négociation de la Convention.

Consécutivement à cet avis, l'autorité fédérale demandait vers la mi-1996 aux exécutifs wallons et flamands de lui faire savoir s'ils estimaient avoir été suffisamment associés à l'élaboration de la Convention et s'ils pouvaient adhérer au nouveau projet de loi fédérale portant approbation de la Convention. En avril 1997, le Ministre-Président flamand, M. Van den Brande, faisait savoir qu'il ne pouvait adhérer à la proposition fédérale. Contrairement à l'autorité fédérale, le Ministre-Président flamand de l'époque estimait, qu'en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, telle que modifiée en 1988, cette Convention était un traité mixte: les voies hydrauliques et leurs dépendances étant une compétence régionale.

Pour régler ce différend, le Groupe de Travail des Traités mixtes, un organe consultatif de la Conférence interministérielle de la Politique étrangère (CIPE), créa le 30 avril 1997 un groupe-projet chargé de dresser l'inventaire de toutes les implications de la Convention. Ce groupe-projet ne parvint qu'en septembre 1997 à un consensus sur la mixité de la

de gemengde aard en de inhoud van de Overeenkomst. Dit akkoord werd dan tijdens de vergadering van de WGGV van 13 mei 1998 officieel bevestigd, en door de ICBB op 24 juni 1998 bekrachtigd.

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Louis MICHEL.

*De minister van Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT.

Convention et sur son contenu. L'accord fut officiellement confirmé lors de la réunion du Groupe de Travail des Traités mixtes du 13 mai 1998 et entériné le 24 juin 1998 par la CIPE.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Louis MICHEL.

*La ministre de la Mobilité et des Transports,*

Isabelle DURANT.

**WETSONTWERP**

ALBERT II,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit en Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit en Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

## Art. 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, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 10 juli 2001.

ALBERT

Van Koningswege:

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Louis MICHEL.

*De minister van Mobiliteit en Vervoer,*

Isabelle DURANT.

**PROJET DE LOI**

ALBERT II,

Roi des Belges,

*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité et des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité et des Transports, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

## Art. 2

La Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 10 juillet 2001.

ALBERT

Par le Roi:

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Louis MICHEL.

*Le ministre de la Mobilité et des Transports,*

Isabelle DURANT.

**OVEREENKOMST**

**tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas**

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

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 elke van beide landen.

**CONVENTION**

**entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur le Meuse mitoyenne**

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE

et

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS

CONSIDERANT 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 1<sup>er</sup>**

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.

## 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 bevoegd 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*

## 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 mandaté 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

### 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 daarmee 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).

### HOOFDSTUK 1

#### Algemene bepalingen

##### Artikel 1.00

##### *Toepassingsgebied*

Dit reglement is van toepassing op de gemeenschappelijke Maas.

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).

##### 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;

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;

## REGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LA MEUSE MITOYENNE

### 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).

### CHAPITRE 1

#### Dispositions générales

##### Article 1.00

##### *Champ d'application*

Le présent règlement s'applique à la Meuse mitoyenne.

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 1<sup>er</sup>, 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 du coude situés 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).

##### 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 manœuvrabilité lorsqu'il est remorqué ou poussé;

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) 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 voortbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen;

e) Gekoppeld samenstel: een samenstel van langsijde 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 20 m 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 langsijde vastgemaakt mede te voeren;

— een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;

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 20 km/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.

#### 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.

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.

#### 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.

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 20 m — 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) 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 20 km/h;

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.

#### 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. 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.

#### 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.

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

#### 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.

#### 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 vermindert worden.

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

#### 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.

#### Artikel 1.08

(niet overgenomen)

#### 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 ten minste 16 jaar oud persoon.

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

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

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### Article 1.08

(non repris)

#### 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 7 m;
  - à une menue embarcation mue par la force musculaire.

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 ten minste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van ten minste 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 ten minste 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.

#### 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.

#### 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.

#### Artikel 1.12

##### *Buiten boord uitsteken van voorwerpen — Verlies van voorwerpen — Hindernissen*

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

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

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.

#### 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.

#### 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.

#### 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. Un bâtiment doit relever entièrement les ancrs 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

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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### Artikel 1.16

(niet overgenomen)

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 délai l'autorité compétente la plus proche, en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

#### 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.

## 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 onmanoeuvrbaar wordt.

## 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.

## 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.

## Artikel 1.21

(niet overgenomen)

## 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.

## Article 1.18

*Obligation de dégager la passe navigable*

1. Lorsqu'un bâtiment est échoué ou a coulé, ou lorsqu'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 manœuvrer.

## 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.

## 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.

## 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.

## 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.

## 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 20 cm en voor de overige aanduidingen van tenminste 15 cm 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.

## 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

## 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.

## 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.

## 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 20 cm pour le nom et d'au moins 15 cm 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.

## 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

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 7 m.

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.

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 150 mm, breedte 100 mm, stamdikte 20 mm;

— in het geval bedoeld onder b): hoogte 210 mm, breedte 120 mm, stamdikte 40 mm.

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.

#### 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 10 m;

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.

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;

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 7 m.

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.

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 150 mm, largeur de 100 mm, plein de 20 mm;

— dans le cas visé au point b): hauteur d'au moins 210 mm, largeur de 120 mm, plein de 40 mm.

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.

#### Article 2.02a

##### *Équipement 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 10 m;

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. 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) 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 behoorlijk geluiddempende 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.

### 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 vastgevaaren.

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;

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 daarmee 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) 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.

### CHAPITRE 3

#### Signalisation visuelle des bâtiments

##### 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) 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, claire 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 considérées 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 ingevolgt dit reglement moet voeren gelijkmatig, ononderbroken licht geven.

## Artikel 3.03

*Borden en vlaggen*

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de borden en vlaggen die een schip ingevolgt 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 0,60 m bedragen.

## Artikel 3.04

*Cylinders, bollen, kegels en ruiten*

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten die een schip ingevolgt 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 80 cm en een middellijn van 50 cm;

b) voor bollen: een middellijn van 60 cm;

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

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

## 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 3.02

*Feux*

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

## 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 0,60 m.

## 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, si les dimensions sont au moins les suivantes:

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

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

c) pour les cônes: si la hauteur est de 60 cm et le diamètre de base de 60 cm, 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 80 cm et la longueur de l'axe horizontal de moins 50 cm, de telle sorte que la longueur de l'axe horizontal n'excède pas celle de l'axe vertical.

## 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 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.

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.

## 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.

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

b) boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en tenminste 1 m 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 lengte-as van het schip en tenminste 3 m 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.

## 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 onge-

## 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.

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.

## 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.

## 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 mâât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment et à une hauteur d'au moins 5 m. Cette hauteur peut être ramenée à 4 m si la longueur du bâtiment est inférieure à 40 m.

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

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 manœuvre de dépassement.

2. Un bâtiment motorisé isolé peut porter, dans l'axe longitudinal du bâtiment, un deuxième feu de mâât situé en arrière du feu de mâât avant et au moins 3 m 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.

## 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 mâât à l'avant, dans l'axe longitudinal du bâtiment, placés sur une ligne verticale et séparés par une distance

veer 1 m, het bovenste op de in artikel 3.08, eerste lid onder a), voorgeschreven hoogte en het onderste voor zover mogelijk tenminste 1 m hoger dan de boordlichten;

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 5 m.

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

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

#### Artikel 3.10

(niet overgenomen)

#### 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 1 m 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).

d'envron 1 m, 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 1 m plus haut que les feux de côté;

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 5 m au moins.

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

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. 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.

#### Article 3.10

(non repris)

#### 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 1 m 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 langs zijde daarvan vastgemaakte kleine schepen voortbeweegt of, langs zijde van een ander schip vastgemaakt, wordt voortbewogen.

#### 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.

#### 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 1 m hoger dan de boordlichten.

Dit licht moet echter, in plaats van een krachtig licht, een helder licht zijn;

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 7 m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 13 km 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 langs zijde 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.

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;

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.

#### 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.

#### Article 3.13

##### *Feux devant être portés par des menues embarcations*

1. Une menue embarcation motorisée isolée doit porter :

- a) un feu de mâât situé dans l'axe longitudinal de l'embarcation et placé au moins 1 m plus haut que les feux de côté;

Il doit toutefois s'agir d'un feu clair, au lieu d'un feu puissant;

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 portée si, à la place du feu de mâât 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 7 m et dont la vitesse la plus élevée ne dépasse pas les 13 km 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 menues 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. 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 mâât ou à la partie supérieure du mâât, à l'endroit le plus visible. Il peut s'agir d'un feu ordinaire;

— hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7 m 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 onmanoeuvrerbaar worden*

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar 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.

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

Artikel 3.19

(niet overgenomen)

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 3 m.

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.

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

Artikelen 3.21-3.26

(niet overgenomen)

— soit, si la longueur de l'embarcation est inférieure à 7 m, 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 manœuvrer*

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer 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. En cas de besoin, le bâtiment doit en outre émettre les signaux sonores réglementaires.

Article 3.19

(non repris)

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 3 m.

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

Articles 3.21-3.26

(non repris)

## 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 1 m;

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 1 m, het bovenste rood en het onderste wit;

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.

## 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 1 m 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.

## 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.

## 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 où le passage est libre: deux feux verts, clairs ou ordinaires, visibles sur tout l'horizon et placés sur une ligne verticale à environ 1 m 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 supérieur 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 1 m de l'autre, le feu rouge au-dessus et le feu blanc en-dessous;

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.

## 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 1 m 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.

## 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. 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 langsijde 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.

#### 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)

#### Artikel 3.35

##### *Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden*

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar 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 geluidssignalen geven.

#### Artikelen 3.36-3.40

(niet overgenomen)

#### 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 1 m;

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,

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.

#### 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)

#### Article 3.35

##### *Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manœuvrer*

1. Tout bâtiment incapable de manœuvrer 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)

#### 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 1 m 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,

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.

2. Een vastgevaaren 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.

#### 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.

#### Artikel 3.43 en 3.44

(niet overgenomen)

#### 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.

#### 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;

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 verticale et dont le supérieur est rouge 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. 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.

#### Article 3.42

##### *Signalisation de jour supplémentaire des ankers des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation*

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

#### Article 3.43 et 3.44

(non repris)

#### 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.

#### 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;

— 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)

#### 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;

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.

— 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)

#### CHAPITRE 4

##### Signalisation sonore des bâtiments

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) 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.
- 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.

## 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.

## 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.

## Article 4.02

*Usage des signaux sonores*

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

- un son prolongé: Attention.
- un son bref: Je viens sur tribord.
- deux sons brefs: Je viens sur bâbord.
- trois sons brefs: Je bats en arrière.
- quatre sons brefs: Je ne suis pas maître de ma manœuvre.
- 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 manœuvre» et peut émettre un des autres signaux sonores généraux.

## 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.

## 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 usagers de la voie navigable.

2. Het is een ander dan de bevoegde autoriteit of de door hem aangewezen personen verboden een verkeerstekken 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.

## 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.

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.

#### 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.

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.

## CHAPITRE 6

### Règles 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. 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.

#### 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.

#### 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.

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.

#### 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.

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

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 manœuvre de ce dernier, il doit de son côté, faire la manœuvre la plus appropriée afin d'éviter l'abordage.

#### 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. 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 différent, 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 manœuvres effectuées pour virer, pour quitter le poste de mouillage ou d'amarrage ou pour traverser la passe navigable principale.

#### 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.

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

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.

#### 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.

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 geluidsssein 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.

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.

#### 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.

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 comprises 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 manœuvre 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.

#### 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 geluidsein te geven, maar mag hij dit geven.

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.

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.

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 manœuvre 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.

#### 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 rattrapé 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. 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.

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. Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopen 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.

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.

#### 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.

#### 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.

#### 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

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 manœuvre peut s'effectuer sans danger et sans que les autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement et fortement leur route ou leur vitesse.

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

#### 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.

#### 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.

#### 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

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;

— 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.

#### 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 langsijde komen van een varend schip, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevaren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

#### 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.

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 doit se diriger sur tribord;

— 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.

#### 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.

#### Article 6.18

##### *Interdiction de laisser traîner les ancrs, câbles ou chaînes*

1. Un bâtiment ne peut laisser traîner les ancrs, 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.

## Artikel 6.20

*Hinderlijke waterbeweging*

Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varende of een stilligend 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;
- 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.

## Artikel 6.21

*Manoeuvrerbaarheid van samenstellen*

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

## Artikelen 6.22-6.29

(niet overgenomen)

## Artikel 6.30

*Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht*

1. Een varende 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.

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.

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.

3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te

## 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.

## 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) 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.

## Article 6.21

*Manœuvrabilité des formations*

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

## Articles 6.22-6.29

(non repris)

## 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.

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. 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. Afin de décider si le voyage peut être poursuivi sans danger ou non et afin de déterminer sa vitesse de marche, un bâtiment

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.

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

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

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.

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.

#### Artikel 6.31

##### *Geluidsein 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 geluidsein van een naderend schip telkens beantwoorden door het geven van één reeks klokslagen.

Het schip mag dit sein geven zonder dat het geluidsein 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.

#### Artikel 6.32

(niet overgenomen)

#### 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.

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

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

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. 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.

#### 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.

#### Article 6.32

(non repris)

#### 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 obligée d'émettre le signal de brume visé au premier alinéa, mais peut émettre ce signal. Le signal peut être répété.

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.

#### Artikel 6.33a

##### *Snelheid*

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

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 Eisdén — 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.

#### 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.

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 20 m uit de oever;
- d) binnen een afstand van 50 m van een aanleginrichting;
- e) in de nabijheid van een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis;
- f) bij een zicht van minder dan 150 m.

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

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.

#### Article 6.33a

##### *Vitesse*

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

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 une 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'Eisdén — 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.

#### 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. 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 20 m de la rive;
- d) à une distance de moins de 50 m 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 150 m.

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.

## Artikel 6.33d

*Stiltezone voor sportvisser*

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

## Artikel 6.33e

*Verboden activiteiten*

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

## 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 stil liggen 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.

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

## Article 6.33c

*Planche à voile, baignade et plongée*

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

## 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 20 m de la rive gauche dans la section comprise entre les cumulées 57.000 et 59.500.

## Article 6.33e

*Activités interdites*

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

## CHAPITRE 7

**Règles 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. 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. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikelen 7.03-7.07

(niet overgenomen)

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 gedooft dat dit zonder toezicht stilligt.

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

Articles 7.03-7.07

(non repris)

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.

## BIJLAGE I

## ANNEXE I

De bevoegde autoriteit, bedoeld in dit reglement is:

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

| In artikel:<br>à l'article:                                    | Voor België:<br>Pour la Belgique:                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Voor Nederland:<br>Pour les Pays-Bas:                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.06 tweede en derde lid. — 1.06 deuxième et troisième alinéas | de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>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</i> | de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>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</i>               |
| 1.10 tweede lid. — 1.10 deuxième alinéa                        | de betrokken wachter of de betrokken politieambtenaar van de Rijkswacht<br><i>le garde des voies navigables concerné ou l'officier de gendarmerie concerné</i>                                                                                                                                                                     | de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie<br><i>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</i> |
| 1.12 derde en vierde lid. — 1.12 deuxième et troisième alinéas | de betrokken wachter, de betrokken conducteur of andere ambtenaar belast met de handhaving van het reglement<br><i>le garde concerné, le conducteur concerné ou tout autre fonctionnaire chargé de veiller à l'application du règlement</i>                                                                                        | de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie<br><i>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</i> |
| 1.13 tweede en derde lid. — 1.13 deuxième et troisième alinéas | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.14. — 1.14                                                   | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.15 derde lid. — 1.15 troisième alinéa                        | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.17 eerste lid. — 1.17 premier alinéa                         | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.19 eerste lid. — 1.19 premier alinéa                         | de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg<br><i>le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné</i>                                                                        | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 1.20 eerste lid. — 1.20 premier alinéa                         | de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg<br><i>le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné</i>                                                                        | de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie<br><i>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</i> |
| 1.22 — 1.22                                                    | de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>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</i> | de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>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</i>               |

| In artikel :<br>à l'article :                                         | Voor België :<br>Pour la Belgique :                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Voor Nederland :<br>Pour les Pays-Bas :                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.23 eerste en tweede lid. — 1.23 <i>premier et deuxième alinéas</i>  | de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné</i>                                                                                                                                                                                                   | de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>l'ingénieur en chef-directeur du « Rijkswaterstaat » à la direction du Limbourg</i>                                                                                                                                                                  |
| 3.20 derde lid. — 3.20 <i>troisième alinéa</i>                        | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 3.27 derde lid. — 3.27 <i>troisième alinéa</i>                        | de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné</i>                                                                                                                                                                                                   | de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>l'ingénieur en chef-directeur du « Rijkswaterstaat » à la direction du Limbourg</i>                                                                                                                                                                  |
| 3.41 derde lid. — 3.41 <i>troisième alinéa</i>                        | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 5.02 eerste lid. — 5.02 <i>premier alinéa</i>                         | de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>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</i> | de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>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</i> |
| 6.31 derde lid. — 6.31 <i>troisième alinéa</i>                        | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 6.33a vierde lid. — 6.33a <i>quatrième alinéa</i>                     | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 7.02 eerste lid. — 7.02 <i>premier alinéa</i>                         | de betrokken wachter, de betrokken conducteur of de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen<br><i>le garde concerné, le conducteur concerné ou l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné</i>                                                                                                     | de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd of de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg<br><i>le garde de canal concerné, le chef de district concerné ou l'ingénieur en chef-directeur du « Rijkswaterstaat » à la direction du Limbourg</i>                                        |
| 7.02 tweede en derde lid. — 7.02 <i>deuxième et troisième alinéas</i> | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 7.08. — 7.08                                                          | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | idem. — <i>idem</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

**BIJLAGE II**

\_\_\_\_\_

**VERKEERSTEKENS**

Deze bijlage blz. 41 tot en met 71 is uitsluitend gedrukt beschikbaar.

**ANNEXE II**

\_\_\_\_\_

**SIGNES DE CIRCULATION**

Cette annexe p. 41 à 71 est uniquement disponible sur support papier.





























**BIJLAGE III**

\_\_\_\_\_

MARKERING VAN HET VAARWATER

**ANNEXE III**

\_\_\_\_\_

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE































**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD  
AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

---

**Voorontwerp van wet 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**

**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**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, zal volkomen gevolg hebben.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS  
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

---

**Avant-projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993**

**Article 1<sup>er</sup>**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Article 2**

La Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993, sortira son plein et entier effet.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving negende kamer, op 6 februari 1995 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van 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», heeft op 29 november 1995 het volgend advies gegeven:

De ontworpen wet stemt in 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.

De openbare werken en het vervoer zijn sedert de wet van 8 augustus 1988 gewestelijke aangelegenheden geworden. De Minister (F) van Institutionele Hervormingen wees bij de parlementaire voorbereiding evenwel op het volgende: «Voor de regionalisering van het vervoer is duidelijk onderscheid gemaakt tussen enerzijds het algemeen beleid, de normen en de technische voorschriften inzake vervoersmiddelen — aangelegenheden die nationaal blijven — en anderzijds het sectorieel economische beleid, dat aan de Gewesten wordt toegewezen»(1). De federale overheid blijft dus bevoegd, inzonderheid voor het uitvaardigen van de regels van de algemene politie met betrekking tot de scheepvaart die het onderwerp is van de overeenkomst waarmee het wetsontwerp beoogt in te stemmen.

Artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist evenwel dat de gewestregeringen worden betrokken 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». In de memorie van toelichting bij de wet van 8 augustus 1988 wordt gewezen op het volgende: «De algemene politie betreft de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, zoals: (...) het algemeen reglement van de scheepvaartwegen (...), de politie op de zeevaart»(2). De gewesten moeten dus worden betrokken bij het ontwerpen van de regelgeving met betrekking tot de zeevaartpolitie, daar het niet in acht nemen van die formaliteit kan leiden tot de nietigverklaring van de rechtsregel door het Arbitragehof(3) als het een wetgevende norm betreft, door de Raad van State(4) als het een verordenende norm betreft.

De gewesten hadden moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de Overeenkomst zelf. De regels van de politie zijn immers vervat in de Overeenkomst zelf die rechtstreeks van toepassing is. De gemachtigde ambtenaar heeft toegegeven dat geen enkele interne regelgeving noodzakelijk is voor het toepassen van de Overeenkomst die krachtens artikel 8 ervan «in werking (treedt) 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».

Het feit dat de regelgeving de vorm van een internationaal verdrag aanneemt, ontsloeg de federale overheid niet van de verplichting om de formaliteit van de betrokkenheid in acht te nemen. Het Arbitragehof heeft gewezen op het volgende: «de Grondwetge-

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 6 février 1995, d'une demande d'avis sur un projet de loi «portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993», a donné le 29 novembre 1995 l'avis suivant:

La loi en projet porte assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993.

Depuis la loi du 8 août 1988, la matière des travaux publics et du transport est régionalisée. Cependant, comme le relevait le Ministre (F) des Réformes institutionnelles lors des travaux préparatoires, «la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport — matières demeurant nationales — d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part»(1). L'autorité fédérale demeure donc compétente, notamment, pour édicter les règles de police générale relatives à la navigation, objet de la Convention auquel le projet de loi entend donner assentiment.

Cependant, l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980, requiert que les gouvernements régionaux soient associés à «l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport». L'exposé des motifs de la loi du 8 août 1988 précise que «la police générale concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transport, tels que (...) le règlement général des voies navigables (...), la police de la navigation maritime»(2). Les régions doivent donc être associées à l'élaboration de la réglementation relative à la police de la navigation, le non-respect de cette formalité pouvant conduire à l'annulation de la norme par la Cour d'arbitrage(3), s'il s'agit d'une norme législative, par le Conseil d'État(4), s'il s'agit d'une norme réglementaire.

Les régions auraient dû être associées à l'élaboration de la Convention elle-même. En effet, les règles de police sont contenues dans la Convention même, qui est directement applicable. Ainsi que l'a reconnu le fonctionnaire délégué, aucune réglementation interne n'est nécessaire pour permettre l'application de la Convention qui, en vertu de son article 8, «entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif».

Le fait que la réglementation soit élaborée dans un traité international ne dispensait pas l'autorité fédérale de l'obligation de respecter la formalité de l'association. Comme l'a souligné la Cour d'arbitrage, «le Constituant, qui interdit que le législateur

(1) Gedr. St., Senaat, B.Z. 1988, 405/2, blz. 116.

(2) Gedr. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, blz. 21.

(3) Artikel 124bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

(4) Artikel 14bis van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

(1) Rapport au Sénat, p. 116, cité par B. Haubert et P. Vandernoot, «La nouvelle loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988», A.P.T., 1988, p. 247.

(2) Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n<sup>o</sup> 516/1; *Pasin.*, 1988, p. 765.

(3) Article 124bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

(4) Article 14bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

ver, die verbiedt dat de wetgever interne wettelijke normen aanneemt die in strijd zijn met de in artikel 107<sup>ter</sup> (nieuw artikel 142) van de Grondwet bedoelde normen, (kan) niet geacht worden die wetgever toe te staan dat onrechtstreeks te doen, via de instemming met een internationaal verdrag» (1). Artikel 124<sup>bis</sup> van de bijzondere wet op het Arbitragehof brengt de samenwerkingsprocedures, zoals de betrokkenheid, onder bij de bevoegdheidsverdelende regels voor de inachtneming waarvan het Arbitragehof moet zorgen. Artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet is dus een rechtsregel bedoeld in artikel 142 van de Grondwet.

Volgens de afdeling administratie van de Raad van State (2), impliceert het betrekken van een orgaan bij het opstellen van een regelgeving niet alleen het ontvangen en onderzoeken van eventuele suggesties maar bovendien het discussiëren ermee, dit wil zeggen dat alvorens de beslissing te nemen aan dat orgaan op z'n minst de redenen worden uiteengezet waarom het niet opportuun wordt geacht op de suggesties in te gaan, als dat het geval is, zodat aan dit orgaan kan worden gewaarborgd dat zijn standpunt niet zonder aanvaardbare reden wordt terzijde geschoven.

Aangezien de Overeenkomst is ondertekend op 6 januari 1993, te weten vier jaar na de inwerkingtreding van artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, behoorden de gewesten dus te worden betrokken bij het ontwerpen ervan. Het feit dat de Overeenkomst op bestuursniveau voorbereid zou zijn gedurende de periode 25 januari 1984 tot 26 november 1986, te weten vóór de inwerkingtreding van artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet, heeft geen invloed. Alleen de datum van ondertekening moet in aanmerking worden genomen.

Evenmin invloed heeft de omstandigheid dat de staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen, belast met het herstructureren van de Openbare Werken, «bij wijze van inlichting» aan de ministers van het Vlaamse en Waalse Gewest bevoegd voor Openbare Werken, de tekst heeft toegezonden van het ontwerp van reglement alsmede een afschrift van de te sluiten overeenkomst tussen België en Nederland, terwijl hij ze er tevens van in kennis stelde dat hij zijn instemming betuigde met dat ontwerp, aangezien de bij wijze van inlichting gedane mededeling, wil men de juiste betekenis van het begrip «betrokkenheid» behouden, daarmee niet kan worden gelijkgesteld.

De slotsom is dat het ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas», bij het ontwerpen waarvan de Gewestregeringen niet zijn betrokken, artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen niet in acht neemt.

De kamer was samengesteld uit:

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

De heren C. WETTINCK en P. LIENARDY, staatsraden;

De heren F. DELPÉRIÉE en J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

adopte des normes législatives internes contraires aux normes visées par l'article 107<sup>ter</sup> (142 nouveau) de la Constitution, ne peut être censé autoriser ce législateur à le faire indirectement par le biais de l'assentiment donné à un traité international» (1). Or, l'article 124<sup>bis</sup> de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage range les procédures de collaboration telle que l'association parmi les règles répartitrices de compétence dont la Cour d'arbitrage doit assurer le respect. L'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale, est donc une norme visée par l'article 142 de la Constitution.

Selon la section d'administration du Conseil d'État, «associer un organe à l'élaboration d'un règlement implique non seulement l'action de recevoir et d'examiner d'éventuelles suggestions, mais, en outre, celle de débattre avec lui, c'est-à-dire, au moins, de lui exposer, avant de prendre la décision, les raisons pour lesquelles il n'est pas jugé opportun de les suivre, si tel est le cas, de sorte que cet organe puisse obtenir une garantie que son point de vue ne sera pas écarté sans motif admissible» (2).

La Convention ayant été signée le 6 janvier 1993, soit quatre ans après l'entrée en vigueur de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les régions devaient donc être associées à son élaboration. Le fait que la Convention aurait été préparée au niveau administratif pendant la période allant du 25 janvier 1984 au 26 novembre 1986, soit avant l'entrée en vigueur de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale est sans incidence. Seule la date de la signature doit être prise en considération.

De même est sans incidence la circonstance que par lettre du 19 janvier 1990, le secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles chargé de la restructuration des Travaux publics ait communiqué «à titre de renseignement» aux ministres des Régions wallonnes et flamandes ayant les Travaux publics dans leurs attributions le texte du projet de règlement ainsi qu'une copie de l'accord à conclure entre la Belgique et les Pays-Bas en même temps qu'il les avisait qu'il marquait son accord sur ce projet, la communication à titre de renseignement ne pouvant, sous peine de dénaturer la notion d'«association», être assimilée à celle-ci.

En conclusion, le projet de loi portant assentiment à la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, Convention à l'élaboration de laquelle les Gouvernements régionaux n'ont pas été associés, ne respecte pas l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

La chambre était composée de:

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

MM. C. WETTINCK et P. LIENARDY, conseillers d'État;

MM. F. DELPÉRIÉE et J.-M. FAVRESSE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

(1) Arbitragehof, arrest nr. 12/94 van 3 februari 1994, B.4.

(2) Raad van State, arrest nr. 31.587 van 14 december 1988, Waals Gewest tegen Belgische Staat, *J.L.M.B.*, 1988, blz. 551 en de noot van B. Haubert, «La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge: la notion d'association». Adde M.-A. Lejeune, «Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts», in: *Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain?*, Namen/Brussel, Faculté de droit/Die Keure, 1990, blz. 57.

(1) Cour d'arbitrage, arrêt n° 12/94 du 3 février 1994, C.A.-A., p. 229, B.4.

(2) Conseil d'État, arrêt n° 31.587 du 14 décembre 1988, Région wallonne c. État belge, *J.L.M.B.*, 1988, p. 551 et l'observation de B. Haubert, «La prévention des conflits d'intérêts entre les différentes composantes de l'État belge: la notion d'association». Adde M.-A. Lejeune, «Les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts», dans: *Les conflits d'intérêts, quelle solution pour la Belgique de demain?*, Namur/Bruxelles, Faculté de droit/La Charte, 1990, p. 57.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. PAQUET, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer X. DELGRANGE, adjunct-referendaris.

*De griffier,*  
M. PROOST.

*De voorzitter,*  
R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. X. DELGRANGE, référendaire adjoint.

*Le greffier,*  
M. PROOST.

*Le président,*  
R. ANDERSEN.