



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*



Règlement de police de l'Escaut maritime inférieur

(Arrêté royal du 23 septembre 1992)

CHAPITRE I. Dispositions générales	3
CHAPITRE II. Dispositions concernant la navigation.....	6
Section I. Généralités.....	6
Section II. Mouillage des bateaux	9
Section III. Amarrage des bateaux.....	10
Section IV. Zones destinées à l'amarrage et au mouillage de bateaux de l'Etat, de bateaux des services de secours et de sécurité et de bateaux de plaisance	11
Section V. Dispositions communes aux bateaux au mouillage ou amarrés	12
Section VI. Manœuvres des bateaux.....	13
Section VII. Dispositions spéciales relatives aux bateaux fluviaux. Installations fixes.....	13
Section VIII. Mesures générales	14
CHAPITRE III. Conservation de l'Escaut maritime inférieur et de ses dépendances. Protection des installations de navigation et d'hydrographie.....	15
CHAPITRE IV. Dispositions concernant les bateaux transportant des matières dangereuses ou polluantes.....	18
Section I. Dispositions relatives aux navires.....	18
Section II. Dispositions relatives à tous les bateaux.....	20
Section III. Obligations incombant aux exploitants d'installations de chargement et de déchargement	22
CHAPITRE V. Dispositions diverses	23
Annexe 1. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.....	25
Annexe 2. Fiche de contrôle pour les navires.....	26
Annexe 3. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port d Anvers, de Bruxelles ou de Liège.....	29
Annexe 4. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison.....	30

CHAPITRE I. Dispositions générales

Article 1er

§ 1er. Le présent règlement contient des dispositions transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.¹ Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et à ses dépendances, ainsi qu'aux ports en communication libre avec le fleuve.

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

1. en amont, par le prolongement de la ligne droite tracée entre les deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et, en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;
2. à hauteur des écluses: par les portes d'écluse situées du côté du fleuve.

Article 2²

Dans le présent règlement, on entend par:

1. **bateau**: tout objet flottant, y compris un objet sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de déplacement sur l'eau;
2. **navire**: tout bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
3. **navire-citerne**: tout navire construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides inflammables, de gaz liquéfié, de produits chimiques ou apte à ce transport;
4. **bateau fluvial**: tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
5. **convoi**: un convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;
6. **bateau de plaisance**: tout bateau faisant, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sous quelque forme que ce soit, de la navigation de plaisance ou y étant destiné;
7. **voie navigable**: la partie des eaux visées à [l'article 1er](#) qui est navigable pour des bateaux;
8. **chenal**: la partie balisée de la voie navigable;
9. **capitaine ou patron**: toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou en assumant en fait le commandement;
10. **«jour» et «nuit»**: la période située entre l'heure officielle du lever du soleil et celle de son coucher et vice versa;
11. **S.O.L.A.S.**: la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et le Protocole de 1978 relatif à cette Convention et l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978 et tous amendements ultérieurs;
12. **O.M.I.**: Organisation maritime internationale;
13. **I.M.D.G. Code**: les stipulations du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985;
14. **I.M.O. Gas Carrier Codes**: les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;
15. **I.M.O. Bulk Chemical Code**: les prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par

¹ Art. 44 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

² 19°, 20°, 23° - 33°: Art. 45 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

- l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983;
16. **I.M.O. Code of Safe Practice for solid bulk cargoes**: les prescriptions concernant le chargement et le transport sûrs des matières en vrac, publiées par l'O.M.I.;
 17. **A.D.N.R.**: Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin;
 18. **le gestionnaire**: le propriétaire de l'Escaut maritime inférieur ou celui qu'il a chargé de la gestion du fleuve;
 19. **exploitants**: les propriétaires, armateurs, affréteurs, gérants ou agents d'un bateau, en ce compris le capitaine;
 20. **bateau transportant des marchandises dangereuses ou polluantes**: tout bateau transporteur de marchandises suivantes:
 - les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du I.M.O. Bulk Chemical Code, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du I.M.O. Gas Carrier Code et les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC;
 - les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du I.M.O. Bulk Chemical Code ou au paragraphe 1.1.6 du I.M.O. Gas Carrier Code;
 - les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la Convention Marpol, les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la Convention Marpol, les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la Convention Marpol;
 21. **Convention Marpol**: la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978 ;
 22. **Recueil INF**: la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires ;
 23. **chargeur** : toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;
 24. **adresse** : le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'armateur ou le gérant du bateau, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du bateau;
 25. **bateaux traditionnels** : tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique ;
 26. **accident** : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes;
 27. **compagnie** : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de S.O.L.A.S.;
 28. **code ISM** : le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993 et rendu obligatoire par le nouveau chapitre IX de S.O.L.A.S.;
 29. **recueil BC** : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac;
 30. **service de trafic maritime (STM)** : un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;
 31. **système d'organisation du trafic** : tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;

32. **agent** : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bateau;
33. **le Ministre** : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions.

CHAPITRE II. Dispositions concernant la navigation

Section I. Généralités

Article 3

- § 1er. Aucun bateau ni convoi n'est admis sur l'Escaut maritime inférieur si la nature ou l'état de ses moyens de propulsion ou de son appareil à gouverner ne lui permet pas de naviguer en toute sécurité sur le fleuve.
- § 2. Sauf dispositions contraires particulières, tout bateau doit porter à un endroit bien visible de la coque ou de la superstructure, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être apposés en lettres contrastant nettement avec le fond et lisibles, par temps clair, à une distance de 50 m au moins. Si ces noms sont apposés sur le flanc, ils doivent figurer des deux côtés.
- § 3. Les navires sont tenus d'arborer leur pavillon national pendant le jour. Tous les autres bateaux hissent leur pavillon national à la demande de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

Article 3bis³

L'armateur ou le gérant d'un bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège notifie les informations prévues à l'annexe 3 au service compétent de la Région au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le bateau quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 3ter⁴

Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des bateaux, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de S.O.L.A.S. et exploité également par l'Etat belge, conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforme à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

³ Art. 46 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

⁴ Art. 47 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Article 3quater⁵

§ 1er. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits le 1er juillet 2002 ou après cette date se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date, doivent être équipés d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

§ 2. Dispositions relatives aux systèmes d'identification automatique pour les bateaux construits avant le 1er juillet 2002 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les bateaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1er juillet 2002, doivent être équipés d'un système d'identification automatique répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI, selon le calendrier suivant :

- a) navires à passagers : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- c) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000 : au plus tard le 1er juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 : au plus tard le 1er juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- f) bateaux, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000 : au plus tard le 1er juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

§ 3. Les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 300 assurant des liaisons nationales sont exempts de l'application des exigences en matière de systèmes d'identification automatique.

§ 4. Tout bateau équipé d'un système d'identification automatique le maintient en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

§ 5. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 3quinquies⁶

⁵ Art. 48 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

⁶ Art. 49 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de S.O.L.A.S. et exploité également par l'Etat belge, utilise le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 3sexies⁷

Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer, nonobstant le fait qu'il fasse escale entre-temps, pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un service de trafic maritime exploité également par la Région compétente participe à ce trafic et se conforme à ses règles conformément aux directives mises au point par l'OMI.

L'alinéa 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 3septies⁸

Les bateaux appartenant aux catégories suivantes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 se dirigeant vers la mer ou faisant escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), selon le calendrier suivant :

- a) les navires à passagers construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard lors de la première visite survenant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté ou après cette date;
- c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1er juillet 2002 : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté;
- d) les bateaux autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er juillet 2002 ou après cette date : au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Les bateaux appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1er juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils se dirigent vers la mer ou qu'ils font escale dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège :

- a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1er janvier 2007 au plus tard;

⁷ Art. 50 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

⁸ Art. 51 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

b) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000 : au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1er janvier 2008 au plus tard.

Les navires à passagers effectuant uniquement des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 3 de l'arrêté royal du 11 mars 2002 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers utilisés pour effectuer des voyages nationaux et modifiant l'arrêté royal du 12 novembre 1981 concernant les règles pour navires à passagers n'effectuant pas de voyage international et naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long de la côte et l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime sont exempts des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 4

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

Article 5

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

Section II. Mouillage des bateaux

Article 6

§ 1er. Les bateaux peuvent mouiller dans les zones suivantes destinées à cet effet:

- a) dans le «Schaar van de Oude Doel»;
- b) sous la rive gauche, au sud des feux d'alignement de «Liefkenshoek»;
- c) sous la rive droite, en amont de la balise du «Meestoof», étant entendu que:
 - 1. les navires doivent mouiller dans cette zone de mouillage aussi près que possible de la rive droite, et que:
 - 2. les autres bateaux doivent mouiller dans la partie sud de cette zone, également aussi près que possible de la rive droite.

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

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

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

- § 4. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur visée au § 2, il est en tout cas interdit de mouiller:
1. entre le milieu du chenal et la rive droite à partir de la limite sud de l'Escaut maritime inférieur jusqu'à la ligne droite tracée en travers du fleuve à partir du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de la tête ouest du chenal d'accès à l'écluse de Royers;
 2. dans la zone délimitée, au sud, par une ligne droite tracée à une distance de 200 m en amont, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités sud des pontons des deux rives (ancien passage d'eau de Sint-Anna), et au nord, par une ligne droite tracée à 200 m en aval, parallèlement à la ligne droite reliant les extrémités nord de ces pontons.
- § 5. Dans la partie de l'Escaut maritime inférieur, située entre la zone visée au § 4, 2°, et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur de la façade nord du bâtiment du service du pilotage, seuls peuvent mouiller des navires d'une longueur hors tout égale ou inférieure à 90 m à condition que les fonctionnaires et agents du gestionnaire en aient donné l'autorisation. Les navires d'une longueur hors tout supérieure à 90 m, en provenance ou à destination de l'Escaut maritime supérieur et qui devraient procéder à des opérations de pilotage ou remplir des formalités de douane, d'immigration et autres, doivent mouiller en rade d'Oosterweel.
- § 6. Sans préjudice des dispositions du § 1er, tout bateau peut mouiller dans l'Escaut maritime inférieur en aval des poteaux d'alignement du «Boomke». Sauf en cas d'impossibilité, ces bateaux mouilleront le plus près possible du bord du chenal, de manière à ne pas gêner la navigation.
- II est toutefois interdit:
1. de s'attarder ou de mouiller devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux;
 2. à tout bateau ayant un faible tirant d'eau, de mouiller dans le chenal.
- § 7. Il est interdit de mouiller du côté de la voie navigable où est placé le signal composé d'un panneau carré blanc à bord rouge et à diagonale rouge reliant l'angle supérieur de gauche à l'angle inférieur de droite avec au milieu, en couleur noire, une ancre placée le collet vers le haut.

Section III. Amarrage des bateaux

Article 7

- § 1er. II est interdit d'amarrer devant ou à proximité d'entrées de port, de postes d'accostage ou autres aménagements similaires, dans les courbes du fleuve ou dans les alignements de feux, ou à proximité d'un de ces endroits, de manière à gêner les autres bateaux.
- § 2. Un bateau amarré à quai le long de l'Escaut et dont la longueur hors tout dépasse 180 mètres, peut accueillir le long du bord, deux ou trois rangées de bateaux de plus petites dimensions, et tout bateau dont la longueur est de 180 m ou moins peut accueillir un nombre indéfini de bateaux de plus petites dimensions, à condition que la largeur totale occupée, à partir du mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 50 m. Cette largeur ne peut dépasser 40 m pour les quais de l'Escaut nos 27 et 26 et 32 m pour les quais nos 29 et 28. Pour l'application du présent paragraphe le bord extérieur côté fleuve du ponton de la rive droite, est considéré comme mur de quai.
- § 3. Lorsque aucun navire n'est amarré aux quais de l'Escaut nos 29 à 26, les bateaux fluviaux destinés à l'écluse Kattendijk peuvent y amarrer temporairement à condition que la largeur totale occupée, calculée depuis le mur du quai jusqu'au bord extérieur du bateau le plus éloigné, ne dépasse pas 40 m aux quais nos 27 et 26 et 32 m aux quais nos 29 et 28.
- § 4. Les ducs d'albe situés entre les écluses Kattendijk et de Royers ne peuvent être utilisés que pour l'amarrage temporaire de bateaux fluviaux, avec priorité à ceux qui ne disposent pas de moyens de propulsion mécanique. Les bateaux y amarrés ne peuvent dépasser de

plus de 5 m vers le nord, le duc d'albe situé le plus au nord, et la largeur occupée par l'ensemble de ces bateaux ne peut dépasser 36 m.

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

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

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

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

§ 9.

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

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

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

§ 10. Dans des cas exceptionnels, dont l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est juge, celle-ci peut accorder des dérogations aux dispositions de cet article.

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

Article 8

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

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

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

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

§ 2. Il est interdit à tout autre bateau que ceux visés au § 1er de se trouver dans les zones précitées du fleuve. Les bateaux de plaisance peuvent toutefois naviguer dans ces zones du fleuve pour entrer ou sortir du port de plaisance. Toutefois dans la zone sud, d'autres bateaux peuvent amarrer ou mouiller avec l'accord des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Section V. Dispositions communes aux bateaux au mouillage ou amarrés

Article 9

- § 1er. Les bateaux doivent mouiller à une distance convenable les uns des autres, en laissant l'aire de manœuvre suffisante aux bateaux qui les suivent. II est en outre interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un autre bateau ou d'une bouée.
- § 2. Tout bateau au mouillage est tenu de conserver à bord, en permanence, le personnel suffisant pour pouvoir toujours exécuter les manœuvres nécessaires lorsque les circonstances exigent qu'on accélère l'embarquée ou file de la chaîne.
- § 3. Un bateau au mouillage ne peut être attaché qu'aux bouées d'amarrage visées à l'article 7, § 9.
- § 4. Quel que soit leur poste d'amarrage les bateaux ne peuvent être amarrés qu'aux bittes, pieux, anneaux d'amarrage et anneaux de câbles destinés à cet effet. II est interdit d'attacher les bateaux notamment aux échelles, pieux, rallonges, poutres d'appui et lisses de garde-corps d'estacades et de quais. II est également interdit d'utiliser les portes d'écluse et les ponts tournants comme points d'appui
- § 5. Les bateaux amarrés aux estacades, aux quais ou à côté d'autres bateaux doivent être munis hors bord de défenses ou de bourrelets appropriés et insubmersibles.
- § 6.
1. Les bateaux, à l'exclusion des bateaux de plaisance, sont tenus d'avoir à bord une échelle de pilote convenable; lors de son utilisation, l'échelle doit être fixée solidement à des éléments résistants et fixes du bateau.
 2. A bord d'un navire, il faut qu'un membre de l'équipage surveille l'état et l'utilisation de l'échelle de pilote et notamment ses points de fixation.
- A proximité de l'échelle de pilote se trouvera toujours une bouée de sauvetage prête à être utilisée, et l'échelle sera, au besoin, dûment éclairée.

Article 10

- § 1er. Il est interdit aux bateaux amarrés de mouiller l'ancre du côté de la voie navigable.
- § 2. Les bateaux fluviaux amarrés doivent laisser à l'avant et à l'arrière suffisamment de place pour permettre aux autres bateaux de manœuvrer en toute sécurité lorsqu'ils quittent le quai ou viennent s'y amarrer. Ces bateaux doivent garder une ancre en veille du côté de la rive.
- § 3. Les navires-citernes amarrés ou au mouillage, doivent en permanence tenir prêts en vue d'une utilisation immédiate, des câbles de remorquage fixés à l'avant et à l'arrière du navire et abaissés sur ces flancs presque jusqu'à la surface de l'eau. Les câbles de remorquage doivent être fabriqués dans un matériau anti-étincelle et se terminer par une boucle.

Article 11

- § 1er. Tout bateau amarré ou au mouillage doit être surveillé jour et nuit afin de pouvoir satisfaire à tout moment aux prescriptions de l'article 17.
- § 2. Les bateaux amarrés ou au mouillage obtempèrent immédiatement aux ordres des fonctionnaires et agents du gestionnaire. A cette fin, des hommes d'équipage doivent se trouver en permanence à bord ou doivent être disponibles à tout moment.
- § 3. Tout bateau au mouillage ou amarré doit rentrer agrès et apparaux dépassant du bord lorsque ceux-ci perturbent la sécurité de la navigation, ou sur l'injonction des fonctionnaires et agents du gestionnaire.

Article 12

- § 1er. Les bateaux amarrés bord à bord doivent permettre le passage des personnes entre le quai et ces bateaux et entre ces bateaux, pour autant que l'intérêt de la navigation ou des personnes l'exige. Le passage d'un bateau à l'autre s'effectue au moyen d'une passerelle adéquate et sûre. Il est cependant interdit d'effectuer tout chargement ou déchargement de cette manière.
- § 2. Des bateaux qui chargent ou déchargent sont tenus de prendre toutes mesures, notamment d'utiliser d'un filet ou équipement similaire, afin d'éviter que des objets ou des matières tombent à l'eau.
- § 3. L'article 528 alinéa 1er, et l'article 531 du Règlement général pour la Protection du Travail concernant les moyens de passage entre les bateaux, sont d'application sur les bateaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.

Section VI. Manœuvres des bateaux

Article 13

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

Article 14

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

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

Article 15

§ 1er.

1. L'article 2, 1° et 2°, les articles 4, 5 et 7 ainsi que l'article 8, à l'exception du 3°, de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant Règlement général des voies navigables du Royaume, sont applicables aux bateaux fluviaux se trouvant sur l'Escaut maritime inférieur.
2.
 - a) Aucun bateau fluvial ne peut naviguer lorsque la distance entre le niveau de l'eau et le point le plus bas à partir duquel le bateau n'est plus étanche, est inférieure à 0,60 m. Si toutefois ses cales sont fermées de manière étanche au moyen d'écouilles dûment fixées, la distance susvisée est ramenée à 0,30 m.
 - b) En aucun cas, le niveau de l'eau ne peut dépasser, en quelque endroit que ce soit, la ligne de circonférence du plan du tirant d'eau maximal autorisé.
3. Les bateaux fluviaux peuvent être jaugés à Anvers, conformément aux dispositions prévues aux articles 67 à 78bis de l'arrêté royal du 15 octobre 1935.

§ 2.

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

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

Article 16

- § 1er. Les installations fixes telles que les estacades, ducs d'albe et autres ouvrages d'art, qui dépassent le niveau moyen des basses eaux, doivent être signalées la nuit ou par une visibilité de moins de 2 000 m, à leurs extrémités et, au besoin, entre celles-ci, aux endroits les plus apparents, par trois feux disposés verticalement, le feu supérieur étant vert et les deux autres rouges. La distance entre ces feux est de 0,50 m au moins et de 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 000 m.
- § 2. Si des installations fixes au sens du § 1er sont placées en vue de l'exécution de travaux dans le fleuve ou le long des rives, celles-ci sont en outre signalées, le jour, à l'endroit le plus apparent, par deux pavillons rouges disposés verticalement.
- § 3. Les dispositions du § 1er ne sont pas d'application aux installations fixes de balisage ou d'éclairage de la voie navigable.

Section VIII. Mesures générales

Article 17

- § 1er. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet et le gestionnaire sont autorisés à prescrire ou à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons, les mesures qu'ils jugent nécessaires, dans les circonstances suivantes:
1. lorsqu'un bateau est amarré ou mouillé de façon insuffisante ou de telle façon qu'il gêne le passage d'autres bateaux ou constitue un danger pour les ouvrages d'art;
 2. lorsque des bateaux, se trouvent totalement ou partiellement allégés et doivent céder leur place à des bateaux à tirant d'eau supérieur;
 3. lorsque des bateaux sont mouillés ou amarrés de façon non réglementaire;
 4. lorsqu'un bateau menace de couler bas;
 5. lorsqu'en raison des conditions atmosphériques défavorables, la circulation des bateaux risque de provoquer des accidents;
 6. lorsque le capitaine ou l'homme de quart d'un bateau naviguant, ou sur le point de naviguer, est en état d'ébriété ou dans un état similaire par suite de l'usage de stupéfiants, d'excitants ou d'hallucinogènes;
 7. et en général, chaque fois que cela est nécessaire pour assurer la libre circulation et la sécurité de la navigation.
- § 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures visées au § 1er, faute de quoi celles-ci seront exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

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

Article 18

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

1. en avertir par la voie la plus rapide le service du pilotage à Anvers, ou l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.
2. signaler le bateau échoué ou coulé bas, au moyen des feux et des marques prévus à l'article 30 du Règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur.

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

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

1. lorsqu'il aperçoit des épaves, débris d'épave, agrès ou autres objets, y compris des parties de cargaison;
2. lorsqu'un bateau perd sa cargaison.

Article 19

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

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

§ 3. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est chargée de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1er, 3e alinéa de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

Article 20

Tout capitaine ou patron qui, par une cause quelconque, abîme ou déplace une bouée ou une balise, est tenu de prévenir immédiatement le service du pilotage à Anvers qui en informera aussitôt l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

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

Article 21

Chacun est tenu de signaler immédiatement et par la voie la plus rapide la disparition de bouées ou de balises ainsi que l'extinction ou le fonctionnement defectueux de bouées ou de balises lumineuses au service du pilotage à Anvers, qui en informera aussitôt l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

Article 22

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

Article 23

§ 1er. II est interdit:

1. de jeter, de laisser flotter ou couler dans le fleuve ou dans les canaux, fossés ou rigoles qui en dépendent, tout objet quelconque susceptible d'en relever directement ou indirectement le fond, ainsi que d'y jeter ou d'y déverser toute substance solide ou liquide, entre autres, des huiles, résidus d'huiles, produits ou déchets radioactifs, de provoquer des retombées toxiques de nature à gêner la navigation, ou de faire obstacle au libre écoulement des eaux, ou qui peuvent causer des dommages aux bateaux ou autres objets flottants;
2. d'altérer le lit du fleuve ou d'endommager ses dépendances;
3. de jeter ou de déverser des objets ou matières sur les rives ou autres dépendances du fleuve;
4. d'attacher des cordages, câbles, chaînes et autres objets similaires aux arbres, garde-corps, poteaux ou pylônes de lignes électriques, de signalisation, de postes émetteurs ou de radar et d'une façon générale, d'amarrer de manière à pouvoir endommager des installations de navigation, ou des appareils et marques hydrographiques;
5. de gêner ou d'entraver la circulation sur les quais, rives et autres dépendances du fleuve.

§ 2. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit:

1. d'exécuter des travaux quelconques, de procéder à des plantations, d'opérer des fouilles ou des extractions, ou de déposer des objets dans le lit du fleuve, sur ses rives et autres dépendances;
2. de circuler avec des animaux de trait ou des véhicules sur les digues non aménagées en voie publique et de laisser circuler ou paître toute espèce de bétail sur les rives et autres dépendances du fleuve. Les bestiaux non gardés sont mis en fourrière aux frais des propriétaires.

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

§ 3. Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit:

1. de détourner directement ou indirectement l'eau du fleuve;
2. d'aménager sur les rives du fleuve ou sur ses autres dépendances des baignades ou des terrains de sport ou de camping;
3. d'entasser des marchandises sur les dépendances du fleuve.

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

Article 24

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

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

Article 25

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

Article 26

- § 1er. Le gestionnaire est autorisé à prescrire ou à imposer toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour faciliter l'écoulement des eaux ou assurer la conservation du fleuve et de ses dépendances.
- § 2. Les personnes à l'égard de qui les mesures visées au § 1er ont été prises sont tenues de s'y conformer immédiatement, faute de quoi celles-ci sont exécutées d'office à leurs frais, risques et périls.

CHAPITRE IV. Dispositions concernant les bateaux transportant des matières dangereuses ou polluantes

Section I. Dispositions relatives aux navires

Article 27⁹

- 1er. Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, ne peuvent remonter l'Escaut maritime inférieur qu'à condition que l'exploitant ait notifié, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ, à la capitainerie du port de destination toutes les informations, mentionnées à l'annexe 1.
- § 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe 1 du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.
- § 3. Les dispositions des §§ 1er et 2 ne s'appliquent pas:
- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
 - b) aux soutes de moins de 5000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord ;
 - c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres.

Article 28¹⁰

- § 1er. Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant du port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège, en direction de l'Escaut maritime inférieur, ne peuvent quitter ce port qu'après que leur exploitant ait notifié préalablement à la capitainerie de ce port, toutes les informations mentionnées à l'annexe 1.
- § 2. Cette notification doit se faire au moins 4 heures avant l'appareillage.
- § 3. Pour l'application du § 1er, sont assimilés aux bateaux chargés de marchandises dangereuses ou polluantes, les navires qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci.
- § 4. Les dispositions des §§ 1er et 2 ne s'appliquent pas:
- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
 - b) aux soutes de moins de 5000 tonnes, l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord ;
 - c) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres.

⁹ Art. 53 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

¹⁰ Art. 54 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Article 29¹¹

§ 1er. Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de s'engager dans l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. La notification prévue au § 1er, doit préciser

1. les informations prévues à l'annexe 1 sous les points 1 à 5 inclus et 9;
2. s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
3. s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Article 30

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

- catégorie de danger 1.1. ou 1.5.: 30 000 kg brut;
- catégorie de danger 1.2. ou 1.3.: 120 000 kg brut;
- catégorie de danger 1.4.: une quantité illimitée, à condition que les dispositions d'arrimage et de ségrégation du Code I.M.D.G. ou le règlement belge concerné, cité à l'article 35, soient appliquées.

Article 31

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

1. le transport se fasse en conformité avec les dispositions du I.M.D.G.-Code, du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, du I.M.O. Gas Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;
2. des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;
3. conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;
4. des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;
5. une liaison par mariphone soit maintenue en permanence avec Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut);
6. les prescriptions relatives à la signalisation prévues à l'article 34, § 1^{er} soient appliquées;
7. les services d'un pilote compétent pour l'Escaut maritime inférieur soient utilisés;
8. la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à l'annexe 2, soit complétée avec exactitude et soin et soit remise au pilote au moment où il monte à bord.

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

1. des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manœuvrer le navire en toute sécurité;
2. il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de surpression dangereuse dans les citernes;
3. il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;
4. le radar de bord doit se trouver en marche;
5. le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;

¹¹ Art. 55 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

6. l'appareillage est interdit ou la navigation doit autant que possible être interrompue, en mouillant, lorsque la visibilité est égale ou inférieure à 2 000 m;
7. l'intention de mouiller doit être signalée au Vessel Traffic Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut);
8. la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions des Gas Carrier Codes de l'O.M.I. et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'Etat de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.
- 9.

Section II. Dispositions relatives à tous les bateaux

Article 32

Sans préjudice des stipulations de l'article 31 un bateau chargé d'une des matières dangereuses visées à l'article 34 ou qui après avoir été chargé d'une de ces matières n'a pas encore été nettoyé ou dégazé ou dont les résidus de ces matières n'ont pas encore été rendus chimiquement inertes, ne peut naviguer la nuit et par une visibilité égale ou inférieure à 2000 m qu'aux conditions suivantes:

1. le bateau est équipé d'un radar en bon état de fonctionnement;
2. le radar est en état de marche durant tout le trajet;
3. un contact permanent par le mariphone est possible;
4. le préposé à la navigation est en possession d'un brevet radar ou d'un document équivalent.

Article 33

Sauf avec l'autorisation du gestionnaire, tout bateau chargé d'une des matières dangereuses visées à l'article 34 ou qui à été chargé d'une de ces matières, mais qui n'a pas encore été déclaré dégazé, lorsqu'il est soumis à cette obligation, ne peut, par dérogation aux dispositions des articles 6 et 7, mouiller ou amarrer dans la partie de l'Escaut maritime inférieur comprise entre le prolongement de la ligne droite reliant les deux poteaux d'alignement placés à environ 1 km en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la ligne droite tracée en travers du fleuve à hauteur du feu à secteurs situé à 150 m à l'ouest de l'extrémité occidentale du chenal d'accès à la Royerssluis.

Article 34

§ 1er. Tout navire transportant l'une des matières dangereuses visées ci-dessous:

1. les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.1. et 1.5 du Code IMDG lorsque le navire transporte plus de 100 kg brut;
2. les matières de la classe 1, catégorie de danger 1.2, 1.3 ou 1.4 ou les matières de la classe 5.2, ces dernières pour autant que l'emballage, conformément au Code IMDG, soit pourvu d'une étiquette de danger: «matières explosives», lorsque le navire transporte au total plus de 1000 kg brut;
3. les matières de la classe 2 qui, conformément au Code IMDG, doivent être pourvues d'une étiquette de danger: «matières toxiques», lorsque le navire transporte au total plus de 1000 kg brut;
4. les matières appartenant à une des classes de danger du Code IMDG, pour autant qu'elles soient transportées en vrac par navire-citerne, sans limitation de poids;

doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu clair rouge visible de tous les côtés;
- de jour: le pavillon B du Code international des signaux;

Ce feu ou ce pavillon doit être placé à l'endroit le plus visible et à 6 m au moins au-dessus du pont.

§ 2.

1. Tout bateau fluvial transportant certaines matières inflammables visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: un feu bleu;
- de jour: un cône bleu, pointe en bas;

Cette signalisation doit être placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible de tous les côtés ; le cône bleu peut être remplacé par un cône bleu à l'avant et un cône bleu à l'arrière du bateau, à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

2. Tout bateau fluvial transportant certaines matières présentant un danger pour la santé visées au marginal 10500 de l'annexe B1 et à l'appendice 4 (liste des matières) de l'annexe B2 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: deux feux bleus;
- de jour: deux cônes bleus, pointes en bas;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés ; les deux cônes bleus peuvent être remplacés par deux cônes bleus à l'avant et deux cônes bleus à l'arrière du bateau, le cône inférieur étant placé à une hauteur de 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement.

3. Tout bateau fluvial transportant certaines matières explosibles visées au marginal 10500 de l'annexe B1 de l'ADNR doit montrer outre les feux ou les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement:

- de nuit: trois feux bleus;
- de jour: trois cônes bleus, pointes en bas;

Ces signalisations doivent être placées à environ 1 m l'une au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soient visibles de tous les côtés.

4. Si un convoi poussé ou un convoi accouplé se compose d'un ou de plusieurs bateaux visés sous 1, 2 ou 3 ci-dessus, le pousseur ou le bateau assurant la propulsion du convoi naviguant à couple doit montrer, au lieu de ce ou ces bateaux, le ou les feux ou le ou les cônes visés par ce chiffre.
5. Tout bateau fluvial, tout convoi poussé ou tout convoi naviguant à couple, transportant plusieurs matières dangereuses différentes, visées sous 1, 2 ou 3 ci-dessus, doit montrer exclusivement les feux ou les cônes prescrits pour la matière dangereuse qui, selon 1, 2 ou 3 ci-dessus, requiert le plus grand nombre de feux ou de cônes bleus.
6. L'intensité des feux bleus prescrits au présent article doit être au moins égale à celle des feux ordinaires bleus.

§ 3. Les paragraphes 1er et 2 s'appliquent également aux bateaux-citernes qui, après déchargement des matières visées au § 1er et au § 2 sous 1 et 2 n'ont pas encore été nettoyés ou dégazés ou dont les résidus de ces matières n'ont pas encore été rendus chimiquement inertes.

Article 35

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

1. l'arrêté royal du 3 septembre 1958 portant réglementation du transport, de l'emmagasinage et de la vente du nitrate ammonique et de ses mélanges;
2. l'arrêté royal du 23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emmagasinage, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs, à l'exception des articles 121 à 123.

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

Article 36

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

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

Article 36bis¹²

§ 1er. Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un bateau, quelles que soit ses dimensions, dans le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 4.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine, à l'armateur ou le gérant du bateau une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

- a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
- b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
- c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

¹² Art. 52 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

CHAPITRE V. Dispositions diverses

Article 37

§ 1er. Lorsque se produit sur le fleuve une catastrophe ou lorsqu'une telle catastrophe s'avère imminente, il est du devoir de chacun d'en avertir sans délai et par la voie la plus rapide, le service du pilotage à Anvers. Ce service préviendra immédiatement. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux.

§ 2. L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux prendra, en concertation avec le directeur du service du pilotage à Anvers et le gestionnaire les premières mesures qu'il juge nécessaires pour la protection de l'environnement. Ces deux derniers fonctionnaires prennent, en collaboration avec l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux, toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires respectivement pour garantir la sauvegarde de la sécurité de la navigation, y compris le balisage et les autres aides à la navigation, ou pour assurer la conservation de l'infrastructure de la voie navigable.

Article 38

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

Article 39

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

Article 40

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

Article 41

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

Article 42

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

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

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

Article 43

§ 1er. Veillent à l'exécution du présent règlement:

1. l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;
2. les agents du contrôle de la navigation, désignés à cet effet.

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

Article 44

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

Article 45

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

Article 46

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

Article 47

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

Article 47bis¹³

Pour les bateaux fluviaux naviguant dans la mer territoriale belge les articles 3quater et 3septies entrent en vigueur le 1er juillet 2007.

¹³ Art. 56 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Annexe 1. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes¹⁴

1. Nom et code d'appel du bateau et, le cas échéant, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI.
2. Nationalité du navire.
3. Longueur et tirant d'eau du navire.
4. Port de destination.
5. Pour un bateau quittant le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination.
6. Pour un bateau venant d'un port situé en dehors de la Communauté européenne et faisant route vers le port d'Anvers, de Bruxelles ou de Liège : heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
7. Itinéraire envisagé.
8. Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.
10. Nombre total de personnes à bord.
11. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

¹⁴ Art. 57 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Annexe 2. Fiche de contrôle pour les navires.

A. Identification du navire.

Nom du navire	Armateur	Année de construction	
.....	
Pavillon	Jauge brute		
.....		
Port d'immatriculation	Longueur hors tout		
.....		
Lettres ou chiffres distinctifs (indicatif d'appel)	n° d'identification OMI (le cas échéant)		
.....		
.....		
Société de classification	Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer		
.....		
Signe de classification	Coque	Machines	
.....	
Machine de propulsion	Puissance		
.....		
Agent			
.....			
Tirant d'eau	Avant	Milieu	Arrière
.....
Volume/masse du chargement dangereux ou polluant			
.....			

B. Équipement de sécurité à bord

	En parfait état de marche		
	Qui	Non	Défauts
1. Construction et équipement technique			
Machines principales et auxiliaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gouvernail principal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gouvernail auxiliaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Système d'ancrage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appareils fixes d'extinction d'incendie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Équipement de navigation			
Caractéristiques de manœuvre disponibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Premier radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deuxième radar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compas gyroscopique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Compas étalon magnétique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radiogoniomètre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Echo-sonde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres moyens électroniques de positionnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Instrument de mesure de la vitesse et de la	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

distance (loch)			
– vitesse dans l’eau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
– vitesse sur le fond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.Équipement radio			
Équipement radiotélégraphique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Équipement radiotéléphonique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Équipement radio SMDSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Équipement radio pour les engins de sauvetage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Documents.			

Certificats/documents valides à bord

	Qui	Non	Observations
Certificat international de jauge (1969)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité pour navires de passagers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité pour navire de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité de construction pour navire de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité de l’équipement pour navire de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat d’exemption (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de franc-bord international	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international d’exemption pour franc-bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de classification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat d’assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Registre des hydrocarbures/ chargements dûment complété	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat (international) d’aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat (international) d’aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Permis d'exploiter des engins à grande vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Données concernant la stabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copie de l'attestation de sécurité (code ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de gestion de sécurité (code ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1) Ces certificats ne s'appliquent qu'aux navires construits avant le 1er février 1995.

D. Équipage de bord.

	Qui	Non	GM DSS*	Titre professionnel (désignation précise avec n°)	délivré par (autorité compétente) à (localité/pays)	A localité/ pays)
Capitaine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Premier officier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Second officier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Troisième officier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chef-mécanicien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Premier officier mécanicien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Second officier mécanicien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Troisième officier mécanicien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opérateur radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
* Cocher si titulaire d'un certificat général d'opérateur SMDSM						
Total des autres membres de l'équipage				sur le pont	dans la salle des machines
Pilote hauturier pris à bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Date

Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant.

Annexe 3. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port d Anvers, de Bruxelles ou de Liège¹⁵

1. Identification du bateau (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI);
2. Port de destination;
3. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage de ce port;
4. Nombre total de personnes à bord.

¹⁵ Art. 58 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

Annexe 4. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison¹⁶

a) la désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au Code I.M.D.G., au I.M.O. Bulk Chemical Code et au I.M.O. Gas Carrier Code et, le cas échéant, catégorie du bateau requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci;

b) l'adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

¹⁶ Art. 59 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.