



*Service public fédéral  
Mobilité et Transports  
Transport maritime*



# Règlement de Navigation du Canal de Gand à Terneuzen

(Arrêté royal du 23 septembre 1992)

CHAPITRE Ier. DISPOSITIONS GENERALES .....	4
Article 1er Champ d'application.....	4
Article 2 Définitions.....	4
Article 3 Obligations générales .....	7
CHAPITRE II. REGLES DE NAVIGATION .....	8
SECTION Ier. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité .....	8
Article 4 Application .....	8
Article 5 Veille .....	8
Article 6 Vitesse de sécurité.....	8
Article 7 Risque d'abordage .....	10
Article 8 Manœuvres pour éviter les abordages.....	10
Article 9 Conduite sur le canal et ses dépendances.....	10
Article 10 Virer .....	11
SECTION 2. Conduite des bateaux en vue les uns des autres .....	11
Article 11 Champ d'application .....	11
Article 12 Distance à respecter à l'égard de bateaux transportant des matières dangereuses.....	12
Article 13 Rattraper et interdiction de naviguer à même hauteur .....	12
Article 14 Routes directement opposées.....	12
Article 15 Routes qui se croisent.....	13
Article 16 Mesures du bateau qui doit s'écarter.....	13
Article 17 Manœuvres du bateau qui doit tenir le cap .....	13
Article 18 Règles de priorité.....	13
SECTION 3. Conduite des bateaux par visibilité réduite.....	14
Article 19 Conduite par visibilité réduite.....	14
CHAPITRE III. FEUX ET MARQUES .....	16
Article 20 Application.....	16
Article 21 Définitions.....	16
Article 22 Visibilité des feux. ....	17
Article 23 Bateau à propulsion mécanique.....	17
Article 24 Remorquage et assistance .....	18
Article 25 Bateaux transportant certaines matières dangereuses .....	18
Article 26 Feux pour convois poussés.....	20
Article 27 Bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, bateaux à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels.....	20
Article 28 Navires de grandes dimensions .....	21
Article 29 Feux et marques pour les petites embarcations.....	21
Article 30 Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation.....	22
Article 31 Feux et marques spéciaux .....	23
CHAPITRE IV. SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX .....	24
Article 32 Définition.....	24
Article 33 Dispositifs pour l'émission de signaux sonores.....	24
Article 34 Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers.....	24
Article 35 Signaux sonores par visibilité réduite.....	25
Article 36 Signaux d'attention et signaux avertisseurs .....	25
Article 37 Signaux de détresse .....	26
CHAPITRE V. DISPOSITIONS DIVERSES.....	27
Article 38 Dimensions et tirant d'eau autorisés .....	27
Article 39 Le passage de Zelzate .....	28
Article 40 Transports exceptionnels.....	28
Article 41 Prescriptions particulières concernant les convois.....	28
Article 42 Obligation de garde .....	28
Article 43 Obligation d'informer.....	29
Article 43bis Obligation d'informer.....	30
Article 43ter Obligation d'informer.....	30
Article 43quater Obligation d'informer.....	31
Article 43quinquies Obligation d'informer .....	31

Article 43sexies Obligation d’informer .....	31
Article 43septies .....	32
Article 43octies.....	32
Article 43nonies .....	32
Article 43decies.....	33
Article 43undecies.....	34
Article 44 Objets dépassant le bord.....	34
Article 45 Dégagement de la voie navigable.....	35
Article 46 Chargement et déchargement.....	35
Article 47 Travaux effectués à ou sur des bateaux.....	35
Article 48 Activités diverses.....	35
Article 49 Événements particuliers.....	35
Article 50 Permissions, dispenses et autorisations .....	36
Article 51 Signaux de navigation .....	36
Article 52 Instructions et avis .....	36
CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES .....	38
Article 53 Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement .....	38
Article 54 Fonctionnaires chargés de l’exécution du présent règlement .....	38
Article 55 Le règlement général des voies navigables du Royaume .....	38
Article 56 Les droits de navigation.....	38
Article 57 Rapporté.....	39
Article 58 Rapporté.....	39
Article 59 Entrée en vigueur.....	39
Article 59bis .....	39
Article 60 Exécutoire.....	39
Annexe 1er. Signaux de navigation .....	40
SECTION Ier. Signaux d’interdiction.....	40
SECTION II. Signaux d’obligation.....	42
SECTION III. Signaux de restriction.....	43
SECTION IV. Signaux d’indication .....	44
SECTION V. Signaux aux ouvrages d’art.....	46
1. Généralités .....	46
2. Signaux aux ouvrages d’art.....	47
A. Ponts fixes et parties fixes des ponts .....	47
B. Ponts mobiles.....	47
Annexe 2. Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.....	50
Annexe 3. Fiche de contrôle pour les navires .....	51
Annexe 4. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port maritime de Gand :	55
Annexe 5. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :	56

# CHAPITRE Ier. DISPOSITIONS GENERALES

## **Article 1er Champ d'application**

§ 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.<sup>1</sup>

Le présent règlement est applicable à la partie belge du Canal de Gand à Terneuzen, nommé ci-après le canal. Pour l'application du présent règlement le canal est délimité:

1. au sud: par le mur de front nord du barrage du Tolhuis, le mur de front nord de l'écluse du Tolhuis et la ligne fictive passant par l'extrémité côté canal de l'estacade sud du pont de Muide et tracée parallèlement à l'axe longitudinal de ce pont;
2. au nord: par la frontière belgo-néerlandaise;
3. au Grootdok: par la ligne fictive reliant du côté du canal l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok et le commencement du mur de quai oriental de ce bassin au nord de la rampe de mise à l'eau;
4. au Canal circulaire de Gand: par la ligne fictive prolongeant vers le sud, la rive gauche du canal au lieu nommé Eiland van Langerbrugge;
5. au Schepen Sifferdok: par la ligne fictive reliant les coins des murs de quai aboutissant au canal;
6. au Petroleumdok, le Moervaart et le Rodenhuizedok: par la ligne fictive tracée dans le prolongement de la rive droite du canal.

§ 2. Le règlement est également applicable au port maritime de Gand, c.à.d. aux bassins et canaux directement reliés au canal à l'exception du Handelsdok, du Canal circulaire de Gand et du Moervaart à l'est du pont du chemin de fer.

## **Article 2 Définitions<sup>2</sup>**

§ 1er. Dans le présent règlement on entend par:

- a) **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;
- b) **navire**: tout bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
- c) **bateau fluvial**: tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
- d) **navire de grandes dimensions**: tout navire qui, en raison de ses dimensions y compris son tirant d'eau par rapport à l'état de la voie navigable, est désigné comme tel par le service de pilotage conformément aux normes fixées en la matière par lui et communiquées aux navigateurs;
- e) **remorqueur**: tout bateau à propulsion mécanique effectuant un service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;
- f) **bateau à voile**: tout bateau marchant à la voile, à condition toutefois que la machine propulsive éventuelle ne soit pas utilisée;

---

<sup>1</sup> Art. 27 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.

<sup>2</sup> Art. 28 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.

- g) **petite embarcation**: tout bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception des pousseurs, des remorqueurs et des bacs;
- h) **convoi**: tout convoi remorqué, poussé ou naviguant à couple;
- i) **bac**: tout bateau qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par le gestionnaire du canal;
- j) **obstacle**: toute épave, débris d'épave, engin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;
- k) **transport exceptionnel**: tout objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter pendant le déplacement, un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, ou qu'il est susceptible de causer des dommages aux ouvrages ou de couler bas ou de perdre sa cargaison;
- l) **bateau à propulsion mécanique**: un bateau qui est mû par ses propres moyens de propulsion;
- m) **bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre**: tout bateau qui, par une circonstance exceptionnelle, n'est pas en mesure de manœuvrer comme requis par le présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bateau;
- n) **bateau à capacité de manœuvre restreinte**: tout bateau dont la capacité de manœuvre requise en vertu du présent règlement est limitée par la nature de ses activités, et qui ne peut donc pas s'écarter en temps utile de la route d'un autre. Sont considérés comme bateaux à capacité de manœuvre restreinte notamment:
  1. un bateau en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipeline, ou d'en assurer l'entretien;
  2. un bateau en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou des travaux sous-marins;
- o) **convoi poussé**: tout ensemble de bateaux reliés entre eux, dont un au moins est placé devant le pousseur;
- p) **pousseur**: tout bateau à propulsion mécanique faisant partie d'un convoi poussé et spécialement construit ou aménagé pour assurer la propulsion par poussage.

§ 2. Dans le présent règlement on entend par:

- a) **voie navigable**: la partie des eaux visées à l'article 1er qui est navigable pour les bateaux;
- b) **voie navigable principale**: la partie des eaux visées à l'article 1er, § 1er;
- c) **capitaine ou patron**: toute personne qui est chargée du commandement du bateau ou du convoi, ou qui en fait en assume le commandement;
- d) <sup>3</sup> abrogé
- e) **instruction**: l'injonction donnée par une personne compétente à un ou plusieurs participants à la circulation afin d'effectuer ou de ne pas effectuer une certaine action se rapportant à la circulation;
- f) **personne compétente**: un des fonctionnaires visés à l'article 54;
- g) **le service de pilotage**: le directeur du service de pilotage ou son délégué;
- h) **le gestionnaire**: le propriétaire du canal ou du port maritime de Gand ou la personne qu'il a chargée de la gestion de la propriété en question;
- i) **faisant route**: quand un bateau n'est ni ancré, ni amarré, ni échoué;
- j) **assister**: l'action d'assister un bateau à propulsion mécanique par l'intervention d'un ou de plusieurs remorqueurs reliés à ou en contact avec ce bateau;
- k) **hauteur**:

<sup>3</sup> Art. 25§1 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

1. pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage, la hauteur au-dessus de la coque ou au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord;
  2. pour les bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage: la hauteur au-dessus du plan de marques de jauge indiquant le plan du plus grand enfoncement autorisé;
- l) **longueur et largeur d'un bateau**: sa longueur hors tout et sa plus grande largeur hors bordé;
  - m) **bateaux en vue l'un de l'autre**: lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre;
  - n) **visibilité réduite**: toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie, fumée, vapeur, ou pour toutes autres causes analogues;
  - o) **virer**: le bateau faisant route virant de bord afin de naviguer dans le sens opposé à celui qui était le sien;
  - p) **exploitant**: les propriétaires, armateurs, affrêteurs, gérants ou agents d'un bateau, en ce compris le capitaine;
  - q) **bateau transportant des marchandises dangereuses ou polluantes: tout bateau transporteur des marchandises suivantes**:
    - les marchandises mentionnées dans le Code I.M.D.G., les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC, les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil IGC 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 recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil IGC ;
    - 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 ;
  - r) **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.
  - s) <sup>4</sup> **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.
  - t) **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 ;
  - u) **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 ;
  - v) **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 ;
  - w) **accident** : un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes ;

---

<sup>4</sup> Art. 5 Arrêté royal du 9 décembre 1998 portant modification de : 1° l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 2° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 3° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, *M.B.* le 9 décembre 1998.

- x) **compagnie** : une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS ;
- y) **convention SOLAS** : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents ;
- z) **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 chapitre IX de la convention SOLAS ;
- zbis) **recueil BC** : le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac ;
- zter) **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 ;
- zquater) **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;
- zquinquies) **agent** : toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du bateau;
- zsexies) **le Ministre** : le ministre qui a les affaires maritimes et la navigation dans ses attributions.

### **Article 3 Obligations générales**

- § 1er. Le capitaine ou le patron répond du respect des dispositions du présent règlement, à moins qu'il ne ressorte de ces dispositions que d'autres personnes en répondent.
- § 2. Rien dans le présent règlement ne saurait exonérer le bateau, son armateur, son capitaine, son patron ou son équipage de la responsabilité des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application du présent règlement ou quant à toute précaution que commande l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bateau.
- § 3. L'interprétation et l'observation du présent règlement impliquent qu'il faut dûment tenir compte de tous les dangers inhérents à la navigation, des risques d'abordage et des circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des bateaux en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des dispositions du présent règlement pour éviter tout danger immédiat.
- § 4. Les membres de l'équipage sont tenus d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou le patron en vue de se conformer aux dispositions du présent règlement; même sans en avoir reçu l'ordre, ils sont également tenus de contribuer, au maximum, au respect des présentes dispositions.
- § 5.
  - a) Le capitaine ou le patron doit se conformer à tout signal ou prescription contenant une interdiction ou une obligation et tenir compte de tout signal ou prescription contenant une recommandation ou une indication, de même que de tout signal destiné à marquer la voie navigable ou tout obstacle s'y trouvant.
  - b) On entend par signaux et prescriptions les signaux et prescriptions visés à l'article 51, § 2.
- § 6. Le capitaine ou le patron prêtera toute assistance requise aux personnes compétentes et leur facilitera notamment la montée à bord immédiate pour leur permettre de vérifier si les dispositions du présent règlement sont respectées.

§ 7. Le patron d'un bateau fluvial qui fait avancer un ou plusieurs autres bateaux fluviaux, est le patron du convoi. Lorsque plusieurs bateaux fluviaux assurent la progression, le patron du convoi sera désigné suffisamment à temps.

## **CHAPITRE II. REGLES DE NAVIGATION**

### **SECTION Ier. Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité**

#### **Article 4 Application**

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.  
La navigation de nuit est autorisée sur le canal.

#### **Article 5 Veille**

Tout bateau doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles, adaptés aux circonstances et aux conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

#### **Article 6 Vitesse de sécurité**

§ 1er. Tout bateau doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité lui permettant de prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et de s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes. Pour déterminer la vitesse de sécurité, il y a lieu notamment, de tenir compte des facteurs suivants:

- a) pour tous les bateaux:
  1. la visibilité;
  2. la densité du trafic, y compris les concentrations de bateaux;
  3. la manœuvrabilité du bateau et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
  4. de nuit, la présence d'un arrière plan lumineux tel que celui créé par des feux de rive ou une diffusion de lumière des propres feux du bateau;
  5. l'état du vent et la proximité de dangers pour la navigation;
  6. le tirant d'eau par rapport à la profondeur d'eau disponible;
  7. les dimensions du bateau;
  8. la nature de la cargaison;
- b) en outre, pour les bateaux munis d'un radar en bon état de fonctionnement:
  1. les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
  2. les limitations éventuelles qui résultent de l'échelle de la portée utilisée sur le radar;
  3. l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et des autres conditions de nature à brouiller la détection au radar;
  4. le fait que des petites embarcations, des glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
  5. le nombre, la position et le mouvement des bateaux détectés par le radar;



6. le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des bateaux et des autres objets dans les parages;

- c) en outre, pour les bateaux munis d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement: l'obligation d'utiliser comme il se doit les informations transmises par des stations terrestres et par d'autres bateaux via le canal de mariphonie désigné à cet effet par le service du pilotage. Abstraction faite de l'obligation qu'ont les bateaux de faire, via le canal de mariphonie désigné, les annonces qui leur sont imposées par le service de pilotage, le canal de mariphonie ne peut être utilisé que pour des communications relatives à la sécurité de la navigation et, en cas d'urgence, à la sécurité des personnes à bord.

§ 2. Pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité, tout bateau doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, être équipé d'un moteur prêt à fonctionner et permettant de maintenir par rapport à l'eau une vitesse d'au moins 6 km à l'heure.

§ 3.

- a) Les bateaux suivants doivent être équipés d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement et l'utiliser en cas de besoin:
1. les navires;
  2. les bateaux fluviaux ou les convois poussés de plus de 110 m de long;
  3. <sup>5</sup> les bateaux fluviaux, les convois poussés ou accouplés, transportant des matières dangereuses visées à l'article 25, § 2.
- b) Lorsque la longueur d'un bateau fluvial ou d'un convoi poussé est supérieure à 110 m de long il doit être équipé d'une liaison phonique permettant l'intercommunication entre la timonerie et l'avant du bateau ou entre le pousseur et l'avant du convoi poussé.

§ 4. Les bateaux à propulsion mécanique doivent, s'il n'en résulte pour eux aucun danger immédiat, réduire à temps leur vitesse et, au besoin, s'arrêter:

- a) lorsqu'ils s'approchent de bateaux auxquels les remous ou la succion pourraient causer un danger et qui montrent les feux ou les marques prescrits à l'article 31, § 3;
- b) <sup>6</sup> aux endroits désignés par le signal "Interdiction de créer des remous" figurant à l'annexe 1.

§ 5. Lorsque des bateaux venant en sens opposés s'approchent d'une passe tellement étroite qu'il serait dangereux de s'y engager simultanément, le bateau qui n'a pas d'obstacle par tribord doit poursuivre sa route, tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.

§ 6. Il est interdit à tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m de porter des voiles ou de naviguer à la voile.

§ 7. La vitesse maximale autorisée est:

- a) pour les bateaux d'un tirant d'eau égal ou supérieur à 10 m: de 9 km/heure;
- b) pour les bateaux dont le tirant d'eau se situe entre 4,50 et 10 m: de 12 km/heure;
- c) pour les bateaux d'un tirant d'eau égal ou inférieur à 4,50 m: de 16 km/heure.

§ 8. Un bateau ne peut naviguer lorsque, en raison du mode de chargement ou pour tout autre motif, la stabilité se trouve compromise ou lorsque le bateau n'est plus bien manœuvrable ou menace de couler.

---

<sup>5</sup> Art. 11 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>6</sup> Art. 12 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

## **Article 7 Risque d'abordage**

- § 1er. Tout bateau doit utiliser tous les moyens disponibles appropriés aux circonstances et aux conditions existantes pour déterminer s'il y a risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage il doit considérer que ce risque existe.
- § 2. Lorsqu'un bateau est muni d'une installation de mariphonie et d'une installation radar tous deux en bon état de fonctionnement, il est tenu de les utiliser de manière à obtenir suffisamment à temps l'avertissement nécessaire pour éviter tout danger d'abordage.
- § 3. On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants notamment de renseignements radar insuffisants.

## **Article 8 Manœuvres pour éviter les abordages**

- § 1er. Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être efficace, claire, être prise à temps et conformément aux bons usages maritimes.
- § 2. Si cela s'avère nécessaire pour éviter un abordage ou pour permettre de gagner du temps en vue de mieux apprécier la situation, le bateau réduira sa vitesse ou cassera son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière.
- § 3. Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre bateau doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre bateau soit définitivement paré et clair.

## **Article 9 Conduite sur le canal et ses dépendances**

- § 1er. Tout bateau faisant route sur le canal et qui en suit l'axe longitudinal doit, pour autant que cela puisse se faire en sécurité et sans danger, naviguer le plus près possible de la rive droite du canal.
- § 2. Il est interdit à tout bateau, traversant totalement ou partiellement la voie navigable ou quittant son poste d'amarrage, de croiser la route d'un bateau faisant route en suivant l'axe longitudinal de la voie navigable, lorsque cette manœuvre risque d'obliger ce dernier bateau à modifier son cap ou sa vitesse pour éviter l'abordage. En cas de danger d'abordage, le bateau traversant totalement ou partiellement une voie navigable ou quittant son poste d'amarrage, est tenu de s'écarter.
- § 3. Tout bateau voulant s'engager dans le canal ne peut croiser la route d'un bateau faisant route sur le canal et qui en suit l'axe longitudinal, si cette manœuvre obligerait ce dernier bateau à modifier son cap ou sa vitesse pour éviter l'abordage.
- S'il y a risque d'abordage le bateau cité en premier lieu doit à l'endroit où il s'engage dans le canal s'écarter de la route du bateau qui y est engagé.
- § 4. Sauf autorisation du gestionnaire des eaux visées à l'article 1er il est interdit à tout bateau:
- a) de s'arrêter ou d'amarrer de façon telle à gêner d'autres bateaux;
  - b) de venir au mouillage, d'être au mouillage ou d'avoir une ancre mouillée;
  - c) de laisser traîner une ancre, un câble, ou une chaîne.
- § 5. Les dispositions du paragraphe précédent ne sont pas d'application:
- a) en cas de nécessité pour la sécurité;
  - b) aux postes d'amarrage désignés par le gestionnaire du canal et aux endroits d'attente devant les écluses et les ponts à condition que ces endroits soient situés à plus de 100 mètres des emplacements de câbles ou des conduites.
- § 6. Tout amarrage de bateau est interdit sur le canal, à moins qu'il ne soit autorisé.
- § 7. Le capitaine ou le patron d'un bateau amarré est tenu:

- a) de prêter le concours nécessaire à tout autre bateau voulant partir ou déhaler, charger ou décharger, ou souhaitant disposer de l'espace nécessaire pour accueillir sur son flanc un bateau en vue d'un transbordement;
- b) de tolérer qu'un autre bateau ait accès au quai même lorsque ce n'est pas pour charger ou pour décharger;
- c) <sup>7</sup> à la première requête de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet ou de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou du gestionnaire du quai ou du poste d'amarrage de déhaler ou de faire déhaler aussitôt son bateau, ou de quitter avec celui-ci la voie navigable.

§ 8. Pour la fixation d'amarres, de câbles ou de chaînes, il ne sera fait usage que des dispositifs prévus à cet effet.

§ 9. Les bateaux ne peuvent mouiller ni amarrer à une distance inférieure:

- a) à 10 m d'un bateau montrant un feu bleu ou un cône bleu, tels que visés à l'article 25, § 2, a;
- b) à 50 m d'un bateau montrant deux feux bleus ou cônes bleus, tels que visés à l'article 25, § 2, b, ou un feu rouge brillant visible sur tout l'horizon ou le pavillon "B" du Code international des Signaux, tels que visés à l'article 25, § 1er;
- c) à 100 m d'un bateau montrant trois feux bleus ou cônes bleus, tels que visés à l'article 25, § 2, c.

§ 10. L'interdiction figurant au § 9 a, ne s'applique pas au bateau qui montre également ce feu ou cette marque. L'interdiction ne s'applique pas davantage au bateau qui ne montre pas ce feu ou cette marque, mais pour lequel, conformément au règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) un certificat d'agrément a été délivré, s'il satisfait aux prescriptions de sécurité applicables aux bateaux qui, en vertu de l'article 25, § 2, a, sont tenus de montrer un feu bleu ou un cône bleu.

§ 11. En ce qui concerne le mouillage et l'amarrage, le gestionnaire peut autoriser des distances inférieures à celles visées au § 9.

§ 12. Les dispositions des §§ 9, 10 et 11 sont applicables, par analogie, en ce qui concerne les distances par rapport à un autre navire, auxquelles les bateaux visés, à l'article 25, ne peuvent ni mouiller ni s'amarrer.

## **Article 10 Virer**

§ 1er. Tout bateau qui veut virer, ne peut croiser la route d'un bateau faisant route en suivant l'axe longitudinal de la voie navigable lorsque cette manœuvre obligerait ce dernier à modifier sa route ou sa vitesse pour éviter un abordage. Le bateau qui veut virer doit signaler à temps son intention aux bateaux se trouvant à proximité en émettant un son prolongé suivi de un ou de deux sons brefs, selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; ce signal doit, au besoin, être répété.

§ 2. Aucun bateau ne peut virer devant l'entrée d'une darse, d'un canal latéral ou devant l'accès d'une écluse lorsque d'autres bateaux en débouchent ou s'y dirigent.

## **SECTION 2. Conduite des bateaux en vue les uns des autres**

### **Article 11 Champ d'application**

Les règles de la présente section s'appliquent aux bateaux qui sont en vue les uns des autres.

---

<sup>7</sup> Art. 25§2 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

## **Article 12 Distance à respecter à l'égard de bateaux transportant des matières dangereuses**

Sauf s'il dépasse un bateau ou s'il croise un bateau venant en sens inverse, aucun bateau ne peut naviguer à moins de 50 m d'un bateau montrant les feux ou les marques prescrits par l'article 25, § 1er et 2, a, b et c.

## **Article 13 Rattraper et interdiction de naviguer à même hauteur**

- § 1. Tout bateau qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- § 2. Un bateau est considéré comme en rattrapant un autre lorsqu'il s'en approche en venant par plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire lorsqu'il se trouve, par rapport au bateau rattrapé, dans une position telle que, de nuit il n'en pourrait voir que le feu arrière mais aucun de ses feux de côté. Aucun changement ultérieur du relèvement entre les deux bateaux ne pourra faire considérer le bateau qui rattrape comme croisant la route de l'autre au sens du présent règlement, ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du bateau rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.
- § 3. Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il se considèrera comme bateau en rattrapant un autre et s'écartera de l'autre.
- § 4. Tout bateau qui en rattrape un autre doit dépasser à bâbord de ce dernier. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau rattrapé ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître son intention à temps par deux sons prolongés, suivis de deux sons brefs. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à bâbord, il vient sur tribord et émet un son bref.
- § 5. Lorsque les circonstances l'y obligent, le bateau qui rattrape peut, par dérogation aux dispositions du § 4, passer à tribord du bateau rattrapé. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau rattrapé ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître son intention à temps par deux sons prolongés suivis d'un son bref. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à tribord, il vient sur bâbord et émet deux sons brefs.
- § 6. Lorsque le bateau rattrapé ne peut faciliter la manœuvre de rattrapage ou qu'il estime que celle-ci est impossible, il doit émettre au moins cinq sons brefs.
- § 7. Sauf autorisation du service du pilotage, aucun bateau ne peut rattraper ni dépasser un navire de grandes dimensions faisant route et montrant les feux ou la marque visés à l'article 28.
- § 8. Le bateau rattrapé est obligé de faciliter le rattrapage en réduisant suffisamment et à temps sa vitesse et en laissant l'espace nécessaire au bateau qui rattrape.
- § 9. Les bateaux ne peuvent continuer à naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation.

## **Article 14 Routes directement opposées**

- § 1er. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique suivent des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux viendra sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.
- § 2. Une telle situation est supposée exister lorsqu'un bateau en voit un autre droit ou quasiment droit devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de tête de mât de l'autre bateau en alignement ou presque, et/ou ses deux feux de côté.

Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il se trouve dans une telle situation, il considèrera que cette situation existe et manœvrera en conséquence.

## **Article 15 Routes qui se croisent**

Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique suivent des routes qui se croisent, de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, sauf disposition contraire prévue à l'article 9, §§ 2 et 3, et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser la route de l'autre sur l'avant.

## **Article 16 Mesures du bateau qui doit s'écarter**

Tout bateau qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter largement.

## **Article 17 Manœuvres du bateau qui doit tenir le cap**

§ 1er. Lorsque l'un des deux bateaux est obligé de s'écarter de la route de l'autre, ce dernier est tenu de maintenir le cap pour autant que le présent règlement n'en dispose autrement.

§ 2. Le bateau qui doit tenir le cap, peut toutefois effectuer une manœuvre pour éviter l'abordage dès qu'il lui apparaît que le bateau qui doit s'écarter, n'effectue pas les manœuvres appropriées prescrites par le présent règlement.

§ 3. Lorsque, par une cause quelconque, le bateau qui doit tenir le cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du bateau qui doit s'écarter, il est tenu pour sa part d'effectuer les manœuvres les plus appropriées pour éviter l'abordage.

§ 4. Le présent article ne saurait dispenser de cette obligation, le bateau qui doit s'écarter.

## **Article 18 Règles de priorité**

§ 1er. Sauf dispositions contraires de l'article 13:

a) tout bateau faisant route doit s'écarter de la route:

1. d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;
2. d'un navire de grandes dimensions;
3. d'un bateau à capacité de manœuvre restreinte;

b) tout navire de grandes dimensions faisant route doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre;

c) tout bateau à capacité de manœuvre restreinte faisant route doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre et d'un navire de grandes dimensions;

d) toute petite embarcation faisant route doit s'écarter de la route de tout autre bateau autre qu'une petite embarcation.

§ 2. Sauf dans les parties du canal désignées par le gestionnaire deux navires de grandes dimensions ne peuvent se croiser en suivant des routes opposées.

§ 3. Sauf dans les parties désignées par le gestionnaire un navire de grandes dimensions d'une longueur de 245 m ou plus et un convoi poussé ou accouplé d'une largeur de 15 m ou plus ne peuvent se croiser en suivant des routes opposées.

§ 4. Lorsque deux petites embarcations s'approchent l'une de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, celle qui se trouve du côté tribord de la voie navigable poursuivra sa route, tandis que l'autre devra s'écarter.

§ 5. Lorsqu'une petite embarcation à propulsion mécanique, une petite embarcation mûe par la force musculaire, une embarcation à voile d'une longueur de moins de 20 m se rapprochent l'une de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, il faut, sauf dans le cas visé au § 4:

a) que la petite embarcation à propulsion mécanique s'écartere de l'autre;

- a) que la petite embarcation mûe par la force musculaire s'écarte de l'embarcation à voile.
- § 6. Lorsque, sauf dans le cas visé au § 4:
- a) deux petites embarcations à propulsion mécanique se dirigent en ligne droite ou presque l'une vers l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, toutes deux viendront sur tribord pour passer à bâbord de l'autre;
  - b) les routes suivies par deux petites embarcations à propulsion mécanique se croisent de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, la petite embarcation qui a l'autre à son tribord doit s'écarter.
- § 7. Toute petite embarcation qui, en vertu des dispositions des paragraphes précédents, est tenue de s'écarter, manœvrera à temps et sur tribord et, si les circonstances le permettent, évitera de croiser la route de l'autre petite embarcation sur l'avant.
- § 8. Lorsque deux bateaux à voile, d'une longueur inférieure à 20 m, s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, ils doivent sauf dans le cas prévu au § 1er se conformer aux prescriptions suivantes:
- a) quand ces bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
  - b) quand ces bateaux reçoivent le vent du même bord celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
  - c) quand un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de ce dernier.

### **SECTION 3. Conduite des bateaux par visibilité réduite**

#### **Article 19 Conduite par visibilité réduite**

- § 1. Les dispositions du présent article s'appliquent aux bateaux ne se trouvant pas en vue les uns des autres, et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité d'une zone à visibilité réduite.
- § 2. Tout bateau doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite et, au besoin, s'arrêter. Un bateau à propulsion mécanique doit tenir ses machines prêtes à manœuvrer immédiatement.
- § 3. Hormis les petites embarcations, tout bateau ne naviguant pas au radar est tenu de placer à l'avant une vigie se trouvant soit à portée de vue et/ou à portée de voix du capitaine ou du patron, soit en liaison phonique avec celui-ci.
- § 4. Un bateau qui détecte seulement au radar la présence d'un autre bateau, doit déterminer, s'il existe une possibilité de situation rapprochée de telle façon qu'elle risque de provoquer un abordage. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation.
- § 5. Sauf lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout bateau qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre bateau, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre bateau situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit au besoin casser son erre et, en tout cas, manœuvrer avec une extrême prudence jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.
- § 6. Les bateaux fluviaux ne peuvent naviguer au radar qu'à condition:
1. d'être équipés d'une installation radar convenant aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de virage;
  2. d'être équipés d'une installation de mariphonie permettant de rester en liaison avec d'autres bateaux;
  3. d'avoir à bord une personne titulaire d'un diplôme délivré conformément aux règles fixées en la matière.

Le radar, l'indicateur de virage et l'installation de mariphonie doivent bien fonctionner et être agréés.

§ 7. En cas de navigation au radar par visibilité réduite, le mariphone restera branché en permanence sur le canal indiqué et communiqué aux navigateurs et à la batellerie, soit en vue de rester à l'écoute, soit en vue de fournir des informations utiles à d'autres bateaux.

Le mariphone sera également utilisé pour assurer la liaison avec les personnes compétentes à quai.

## CHAPITRE III. FEUX ET MARQUES

### **Article 20 Application**

- § 1. Les navires doivent montrer, conformément au règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, les feux et les marques prescrits à moins que le présent règlement ne stipule, par dérogation au dit règlement, que ces navires sont soumis aux dispositions du présent règlement.
- § 2. Les dispositions du présent chapitre doivent être observées en toutes circonstances météorologiques.
- § 3.
- Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Au cours de cette période, il est interdit de montrer d'autres feux;
  - Les feux prescrits doivent, lorsqu'ils sont portés, être également montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où c'est jugé nécessaire;
  - Il est interdit à tout bateau d'utiliser des feux aveuglants susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour d'autres bateaux ou pour le trafic à terre.
- § 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Durant cette période, il est interdit de montrer d'autres marques.
- § 5. Les feux ou les marques prescrits par le présent règlement ne peuvent être portés ou montrés que dans les circonstances et aux fins définies dans le présent règlement.

### **Article 21 Définitions**

§ 1er. Feux.

Dans le présent règlement, on entend par:

- feu de tête de mât**: un feu blanc puissant placé au-dessus de l'axe longitudinal du bateau, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord du bateau;
- feux de côté**: un feu vert clair placé à tribord et un feu rouge clair placé à bâbord projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5° et disposé de manière à projeter cette lumière, depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de leur côté respectif et placés sur une seule ligne, perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;
- feu de poupe**: un feu blanc clair ou normal, placé aussi près que possible de la poupe projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5° de chaque bord à partir de l'arrière;
- feu de remorquage**: un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini à la lettre c);
- feu visible de tous les côtés**: un feu visible sur le parcours d'un arc d'horizon de 360°;
- feu scintillant**: un feu à éclats réguliers visible sur tout l'horizon et dont le rythme est d'au moins 50 éclats par minute.

§ 2. Marques.

- A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les marques prescrites doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:
  - un ballon**: au moins 0,50 m de diamètre;



2. **un cylindre**: au moins 0,50 m de diamètre et une hauteur égale au double du diamètre;
3. **un cône**: une base d'au moins 0,50 m de diamètre et une hauteur égale au diamètre de la base;
4. **un bicône**: deux cônes tels que définis au 3, ci-dessus et ayant une base commune. Chacune des marques prescrites peut être remplacée par un objet susceptible d'être considéré comme tel;

- b) les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et avoir une hauteur d'au moins 0,75 m et une largeur d'au moins 0,90 m;
- c) La forme et la couleur des marques doivent toujours être reconnaissables.

#### § 3. Distance entre les feux ou les marques.

La distance verticale entre les feux ou les marques est de 0,50 m au moins et de 2 m au plus, à moins que le présent règlement n'en dispose autrement. Lorsque le bateau porte plus de deux de ces feux ou marques, ils doivent être placés à distance égale les uns des autres.

#### § 4. Réglementation particulière.

Si les dimensions du bateau forment un obstacle pour montrer les feux et les marques prescrits au §§ 2 et 3, des marques plus petites, adaptées aux dimensions du bateau, peuvent être utilisées et les distances entre les feux ou les marques peuvent être réduites en rapport avec ces dimensions.

### **Article 22 Visibilité des feux.**

Dans le présent règlement, on entend par:

- a) visible: visible par nuit sombre et par ciel serein;
- b) feu ordinaire, feu clair et feu puissant: des feux visibles à des distances respectives d'au moins 1.000 m, 2.000 m et 3.000 m.

### **Article 23 Bateau à propulsion mécanique**

§ 1er. Tout bateau à propulsion mécanique faisant route doit montrer:

- a) un feu de tête de mât à l'avant;
- b) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;
- c) des feux de côté;
- d) un feu de poupe.

Un bateau fluvial à propulsion mécanique d'une longueur égale ou inférieure à 110 m n'est pas tenu de montrer le second feu de tête de mât, mais peut le faire.

§ 2. Le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 m au moins pour les bateaux d'une longueur de 40 m ou plus et à une hauteur de 4 m au moins pour les bateaux d'une longueur inférieure à 40 m, mais de toute façon à 1 m au moins au-dessus des feux de côté.

§ 3. Lorsque deux feux de tête de mât sont montrés, le feu arrière doit se trouver au moins 3 m plus haut que le feu avant ou le plus haut des feux visés à l'article 24, §§ 1er et 2. La distance horizontale entre les deux feux ne peut être inférieure à la moitié de la longueur du bateau.

§ 4. Lors du passage sous un pont à tirant d'air limité, ou sous tout autre ouvrage d'art, les feux visés au §§ 2 et 3 du présent article peuvent être abaissés d'autant que de besoin.

§ 5. Les feux de côté doivent se trouver à même hauteur.

§ 6. Tout convoi composé de bateaux accouplés, n'étant pas des petites embarcations, doit montrer en faisant route:

- a) sur chaque bateau, propulseur, le ou les feux de tête de mât;

- b) sur chaque bateau non propulseur, un feu blanc clair, visible de tous les côtés, placé à une hauteur suffisante, mais pas plus haut que le feu de tête de mât avant du bateau propulseur et si la longueur est supérieure à 110 m, deux feux semblables placés à hauteur égale, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière;
- c) les feux de côté placés sur des flancs du convoi, autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu visé à la lettre b);
- d) sur chaque bateau, le feu de poupe.

## **Article 24 Remorquage et assistance**

- § 1er. Un remorqueur ou un bateau à propulsion mécanique remorquant ou assistant un ou plusieurs bateaux doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, montrer au-dessous ou au-dessus du feu de tête de mât visé à l'article 23, § 1er, a), un deuxième feu blanc de même construction et de même intensité que ce feu de tête de mât.
- § 2. Lorsque deux ou plusieurs remorqueurs remorquent ou assistent ensemble un ou plusieurs bateaux, ils montreront chacun au-dessous ou au-dessus des feux visés au § 1er, un troisième feu blanc de même construction et de même intensité.
- § 3. Les feux visés aux §§ 1er et 2 doivent être disposés verticalement l'un au dessus de l'autre de façon que le feu de dessous se situe à une hauteur de 4 m au moins sur un bateau d'une longueur inférieure à 40 m et de 6 m au moins sur un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 40 m.
- § 4. Les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent également aux navires.
- § 5. Sur un bateau fluvial qui remorque, le feu de poupe doit être remplacé par un feu jaune de même construction et de même intensité.
- § 6. Un navire remorqué doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, également montrer le ou les feux de tête de mât ainsi que les feux ou les marques prescrits à l'article 27, § 1er.
- § 7. Un bateau fluvial remorqué doit, de nuit, montrer un feu blanc clair visible de tous les côtés, à une hauteur d'au moins 6 m; si la longueur du bateau remorqué est supérieure à 110 m il montrera à la même hauteur deux de ces feux, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière; le dernier bateau fluvial d'un convoi remorqué montrera en plus le feu de poupe.  
De jour, un bateau fluvial remorqué montre un ballon jaune à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il est visible de tous les côtés.
- § 8. Un bateau ou objet remorqué, partiellement submergé et difficilement perceptible ou pas perceptible du tout doit montrer à l'endroit le plus visible:
- a) un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés et placé à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un feu identique à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci;
  - b) un bicône à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière de la traîne.
- § 9. Un bateau assisté doit montrer les feux d'un bateau à propulsion mécanique de sa catégorie et de sa longueur.
- § 10. En ce qui concerne l'abaissement des feux visés au présent article, l'article 23, § 4 est d'application par analogie.

## **Article 25<sup>8</sup> Bateaux transportant certaines matières dangereuses**

- § 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 au total plus de 100 kg brut ;

---

<sup>8</sup> Art. 13 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

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'elles 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'elles sont 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, 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 26 Feux pour convois poussés**

§ 1er. Tout convoi poussé d'une longueur supérieure à 110 m ou d'une largeur supérieure à 12 m faisant route, doit montrer:

a)

1. trois feux de tête de mât à l'avant du bateau de tête ou, si plusieurs bateaux se trouvent en tête, à l'avant de celui de ces bateaux qui se trouve à bâbord, placés en triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé, le feu supérieur se trouvant à une hauteur minimale de 6 m et les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m à 1,10 m environ sous le feu supérieur;
2. un feu de tête de mât à l'avant de chaque autre bateau visible de face sur toute la largeur, si possible 3 m plus bas que le feu supérieur, visé au 1°;

b) les feux de côté sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, tout au plus à 1 m à l'intérieur des côtés latéraux du convoi poussé et à une hauteur minimale de 2 m;

c)

1. trois feux de poupe sur le pousseur dans une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, à 1,25 m environ d'intervalle et à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être soustraits à la vue par un autre bateau du convoi poussé;
2. un feu de poupe sur chaque autre bateau, visible de l'arrière sur toute la largeur; si en plus du pousseur, plus de deux bateaux sont visibles de l'arrière, seuls les bateaux se trouvant à l'extérieur doivent montrer ce feu.

§ 2. Tout convoi poussé d'une longueur égale ou inférieure à 110 m et d'une largeur égale ou inférieure à 12 m, faisant route, doit montrer les feux prescrits à l'article 23 pour les bateaux à propulsion mécanique.

## **Article 27 Bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre, bateaux à capacité de manœuvre restreinte et transports exceptionnels**

§ 1er. Tout bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:

- a) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement; lorsqu'il a de l'erre, il montrera en outre le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;
- b) à l'endroit le plus visible, deux ballons alignés verticalement.

En lieu et place des feux et des marques prescrits, tout bateau fluvial qui n'est pas maître de sa manœuvre peut agiter de nuit un feu rouge, et de jour, un pavillon rouge.

§ 2. Tout bateau a capacité de manœuvre restreinte doit montrer:

- a) à l'endroit le plus visible, trois feux clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement; les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
- b) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées; les marques supérieure et inférieure étant des ballons, celle du milieu un bicône;
- c) du côté où se trouve l'obstruction de la voie navigable, à l'endroit le plus visible deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux ballons alignés de la même façon;

- d) du côté libre de la voie navigable, à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement, ou deux bicônes alignés verticalement;
- e) en outre lorsqu'il a de l'erre, le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;
- f) lorsque les ancres sont mouillées et risquent de présenter un danger pour la navigation, leur position doit être indiquée par un flotteur jaune pourvu d'un réflecteur radar et d'un feu jaune clair visible de tous les côtés.

§ 3. Tout transport exceptionnel doit montrer les feux ou les marques prescrits pour un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre. Si cela s'avère impossible, il y a lieu de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour éclairer convenablement le transport exceptionnel ou pour en signaler clairement la présence.

§ 4. Les dispositions du présent article sont également applicables aux navires.

### **Article 28 Navires de grandes dimensions**

Tout navire de grandes dimensions faisant route, doit montrer à l'endroit le plus visible:

- a) outre les feux prescrits pour un bateau à propulsion mécanique, trois feux rouges puissants, visibles de tous les côtés et alignés verticalement;
- b) un cylindre.

### **Article 29 Feux et marques pour les petites embarcations**

§ 1. Toute petite embarcation à propulsion mécanique faisant route, doit montrer:

- a) un feu de tête de mât: ce feu doit toutefois être clair. Il peut être placé sur l'avant du bateau ou plus vers l'arrière. Il doit être installé à 1 m au moins au-dessus des feux de côté mais sa hauteur par rapport au plat-bord du bateau peut être inférieure à 4 m;
- b) les feux de côté: ces feux doivent être situés à même hauteur et sur une seule ligne perpendiculairement à l'axe longitudinal du bateau. Ils ne doivent pas nécessairement se trouver à l'arrière du feu de tête de mât. Ils doivent être munis, du côté intérieur du bateau, d'un écran disposé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu du bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du bateau;
- c) un feu de poupe: ce feu peut être supprimé si le feu de mât visé à la lettre a) est remplacé par un feu blanc clair visible de tous les côtés.

§ 2. Toute petite embarcation à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 7 m, faisant route, et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 milles marins (13 km) à l'heure, peut montrer à l'endroit le plus apparent, au lieu des feux prescrits au § 1, un feu blanc clair visible de tous les côtés. Si possible, pareil bateau doit aussi montrer ses feux de côté.

§ 3. Toute petite embarcation à propulsion mécanique qui ne remorque que des petites embarcations ou les déplace attachées à ses flancs, doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Toute petite embarcation remorquée par ou déplacée à flanc d'un autre bateau et y attachée doit montrer, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc clair visible de tous les côtés. Il n'est pas nécessaire que les embarcations de sauvetage montrent ce feu.

§ 5. Une petite embarcation à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route, doit montrer:

- a) soit les feux de côté et un feu de poupe. Les feux de côté doivent se situer à même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils doivent être aménagés à un endroit où les voiles ne risquent pas de les occulter. Ils doivent être munis du côté intérieur du bateau, d'un écran disposé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal, placé dans l'axe longitudinal du bateau;

- b) soit les feux de côté et un feu de poupe, combinés en un seul fanal, placé sur la pomme de mât ou à proximité de celle-ci, à l'endroit le plus visible;
- c) soit, pour un bateau à voile d'une longueur inférieure à 7 m, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

Toute petite embarcation à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil à propulsion mécanique, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un cône, la pointe dirigée vers le bas.

- § 6. Toute petite embarcation mue par la force musculaire, faisant route, doit montrer un feu blanc ordinaire visible de tous les côtés.
- § 7. A moins d'être suffisamment éclairée par les lumières de la rive, toute petite embarcation au mouillage ou amarrée doit montrer, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.
- § 8. L'article 25 est applicable aux petites embarcations. Les marques prescrites peuvent être de plus petites dimensions.
- § 9. Toute petite embarcation doit être équipée d'un réflecteur radar adéquat placé, pour les bateaux à voile, à 4 m au moins au-dessus de la surface de l'eau et, pour les bateaux à propulsion mécanique, le plus haut possible au-dessus de la superstructure.

### **Article 30 Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation**

#### § 1er. Bateaux au mouillage.

Tout bateau au mouillage doit montrer à l'avant, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc clair visible de tous les côtés ou un ballon et, à l'arrière, un second feu blanc de même construction et de même intensité situé au moins 2 m plus bas que le premier.

Lorsque des bateaux à couple sont au mouillage, chacun d'eux doit montrer les feux ou la marque prescrits ci-dessus.

#### § 2. Bateaux amarrés.

- a) Tout bateau amarré doit, à moins d'être suffisamment éclairé par les lumières de la rive, montrer du côté de la voie navigable et, si possible, à hauteur du pont, à l'avant et sur sa poupe ou à proximité de celle-ci, un feu blanc clair, visible de tous les côtés;
- b) Tout bateau amarré avec une ancre mouillée pouvant constituer un danger pour la navigation, doit montrer les feux visés au § 1er et un feu blanc clair supplémentaire, visible de tous les côtés, à environ 1 m sous le feu le plus proche de cette ancre.

#### § 3. Bateaux échoués ou coulés et autres obstacles à la navigation.

- a) Tout bateau échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation doit montrer à l'endroit le plus visible:

- les feux prescrits au § 1er;
- deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement;
- trois ballons alignés verticalement.

Si possible, le bateau ou l'obstacle doit également montrer les feux et les marques prescrits par les autres dispositions du présent règlement;

- b) Si les conditions locales sont telles que le bateau ou l'obstacle doit indiquer qu'il ne peut être dépassé par aucun des deux côtés, ou qu'il peut être dépassé par un des côtés ou par les deux côtés, il montrera en lieu et place des feux ou les marques prévus à la lettre a):
  1. du ou des côtés où le passage n'est pas libre: à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement, ou deux ballons alignés verticalement;
  2. du ou des côtés où le passage est libre: à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, ou deux bicônes alignés verticalement;

- c) Le gestionnaire du canal peut dispenser de l'obligation de montrer les feux et les marques prescrits aux lettres a) et b);
- d) Lorsque les feux ou les marques ne peuvent être montrés par le bateau ou l'obstacle même, ils doivent être exhibés d'une autre façon efficace.

§ 4. Navires.

Le présent article est également applicable aux navires.

### **Article 31 Feux et marques spéciaux**

§ 1er. Tout bateau chargé d'une mission spéciale de police peut, outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement, montrer, tant de jour que de nuit, un feu bleu scintillant. Si deux ou plusieurs de ces bateaux montrent ce feu bleu scintillant, la zone située entre ces bateaux est interdite à la navigation.

§ 2. Outre les feux prescrits pour sa catégorie, tout bateau effectuant des travaux en faisant route ou au mouillage, peut montrer de jour comme de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clair scintillant pour indiquer qu'il effectue ces travaux.

§ 3. Tout bateau ancré, amarré, échoué ou coulé, y compris les navires, exposé au danger de remous ou de suction occasionnés par le passage de bateaux, doit montrer outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement:

- a) deux feux clairs alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur étant blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux;
- b) un pavillon composé de deux bandes horizontales de même largeur, la bande supérieure étant rouge et la bande inférieure étant blanche, hissé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons distincts, le pavillon supérieur étant rouge et le pavillon inférieur étant blanc. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux aux couleurs indiquées.

§ 4. Outre ses feux de côté et son feu de poupe, tout bac montre de nuit, à l'endroit le plus apparent un feu vert clair visible de tous les côtés à environ un mètre au-dessus d'un feu blanc clair visible de tous les côtés.

§ 5. Les conduites flottantes, reliées à terre ou à des bateaux au mouillage ou amarrés, et susceptibles de gêner la navigation, doivent être marquées sur toute leur longueur par des feux jaunes ordinaires, visibles de tous les côtés, ou par des pavillons jaunes disposés à des intervalles ne pouvant dépasser 50 m et à 1,50 m au moins au-dessus de la conduite.

## **CHAPITRE IV. SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX**

### **Article 32 Définition**

Dans le présent règlement on entend par:

- a) sifflet: tout appareil capable d'émettre les sons brefs et prolongés prescrits;
- b) son bref: un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
- c) son prolongé: un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

### **Article 33 Dispositifs pour l'émission de signaux sonores**

§ 1er. Tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doit être pourvu d'un sifflet et d'une cloche. Le sifflet et la cloche doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé de manière à ce que l'efficacité n'en soit pas diminuée. La cloche peut être remplacée par un autre dispositif ayant les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'émettre manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Toute petite embarcation n'est pas tenue d'avoir à bord les appareils de signalisation sonore prescrits au § 1er mais doit, en l'absence de tels appareils, être équipée d'un autre dispositif capable d'émettre un signal sonore efficace.

§ 3. Les signaux sonores prescrits par le présent règlement ne peuvent être émis que dans les circonstances et aux fins y prévues.

### **Article 34 Signaux de manœuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers**

§ 1er.

- a) A l'exception d'une petite embarcation, tout bateau faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres pour éviter un abordage avec un bateau en vue, signaler sa manœuvre en émettant l'un des signaux suivants:

- un son bref pour dire: "je viens sur tribord";
- deux sons brefs pour dire: "je viens sur bâbord";
- trois sons brefs pour dire: "je bats en arrière";
- quatre sons brefs pour dire: "je ne suis pas maître de ma manœuvre".

Tout navire naviguant peut, dans les circonstances visées, compléter les dits signaux sonores par des signaux lumineux, émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés, et susceptibles d'être répétés en cas de besoin.

Ces signaux lumineux ont la signification suivante:

- un éclat pour dire: "je viens sur tribord";
- deux éclats pour dire: "je viens sur bâbord";
- trois éclats pour dire: "je bats en arrière";
- quatre éclats pour dire: "je ne suis pas maître de ma manœuvre".

Chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

- b) Lorsque des bateaux en vue les uns des autres se rapprochent et que l'un des bateaux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre prend des mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le bateau qui a des doutes les exprime en émettant une série d'au moins cinq sons brefs et rapides.

Cette obligation ne vaut pas pour les petites embarcations.



Tout navire peut dans les circonstances susvisées compléter le dit signal sonore par un signal lumineux, d'une série d'au moins cinq éclats brefs et rapides, émis au moyen d'un feu blanc puissant visible de tous les côtés;

- c) Sauf lorsqu'il s'agit d'une petite embarcation, tout bateau fluvial à propulsion mécanique doit émettre, en même temps que les signaux sonores, des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune clair visible de tous les côtés. La présente disposition ne s'applique ni aux coups de cloche ni aux séries de coups de cloche.

§ 2. Tout bateau échoué, dont les appareils de propulsion sont en marche, doit en avertir les bateaux qui s'approchent en émettant quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

### **Article 35 Signaux sonores par visibilité réduite**

§ 1er. Les signaux sonores prescrits dans le présent article doivent être utilisés, tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone à visibilité réduite.

§ 2.

- a) Tout bateau à propulsion mécanique, convoi poussé ou formation à couple ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes;
- b) Tout bateau à propulsion mécanique, convoi poussé ou formation à couple faisant route, mais n'ayant pas d'erre, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ;
- c) Tout bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre, tout bateau à capacité de manœuvre restreinte, tout navire de grandes dimensions ou tout bateau qui en remorque un autre émet en faisant route, au lieu des signaux prescrits aux lettres a) et b), un son prolongé suivi de deux sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes;
- d) Tout bateau remorqué doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé suivi de trois sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

Si possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal du bateau remorqueur.

§ 3. Tout bateau au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. Tout bateau au mouillage peut, en outre, faire entendre un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref pour avertir un bateau qui s'approche.

§ 4. Tout bateau échoué doit sonner la cloche comme prescrit au § 3 et faire entendre de surcroît sur la cloche trois coups nets et bien distincts immédiatement avant et après la sonnerie rapide de la cloche. Le bateau peut en outre émettre deux sons brefs suivi d'un son prolongé.

§ 5. Tout bac faisant route doit émettre à des intervalles ne dépassant pas une minute, un son prolongé suivi de quatre sons brefs.

### **Article 36 Signaux d'attention et signaux avertisseurs**

§ 1er. S'il s'avère nécessaire tout bateau peut, pour attirer l'attention d'un autre, émettre un signal lumineux ou sonore ne pouvant être confondu avec un autre signal prévu dans le présent règlement, ni avec aucun feu ou signal utilisé pour le balisage. En outre, il peut diriger le faisceau de son projecteur en direction du danger sans pour autant gêner ou désorienter ainsi d'autres bateaux.

§ 2. Tout bateau s'approchant d'une courbe ou d'une section du chenal où la visibilité est gênée par des circonstances étrangères à la visibilité réduite, doit émettre à temps un son prolongé en guise d'avertissement.

§ 3. S'il est nécessaire, dans des circonstances particulières, d'attirer l'attention afin d'éviter un abordage un son prolongé doit également être émis comme signal d'avertissement.

§ 4. Au besoin, les signaux visés au présent article doivent être répétés à temps.

§ 5. Il est interdit d'employer, dans le but d'attirer l'attention, des feux à éclats très vifs ou des gyrophares de très forte intensité du type stroboscopique.

### **Article 37 Signaux de détresse**

Tout bateau en détresse qui demande assistance, doit utiliser, montrer ou émettre simultanément ou séparément les signaux suivants:

- a) un son continu produit par un appareil utilisé pour l'émission de signaux de brume;
- b) un signal approprié émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation;
- c) un signal radiotéléphonique approprié;
- d) un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- e) des mouvements lents et répétés, de haut en bas, des bras étendus latéralement;
- f) des signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
- g) un feu ou un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;
- h) des séries de coups de cloche ou des sons prolongés répétés.

## CHAPITRE V. DISPOSITIONS DIVERSES

### **Article 38 Dimensions et tirant d'eau autorisés**

§ 1er<sup>9</sup>. Il est interdit de naviguer avec un bateau ou un convoi dont les dimensions et le tirant d'eau sont supérieurs aux valeurs indiquées ci-dessous:

a) Pour les navires:

Longueur: 265 m

Largeur: 34 m

Tirant d'eau: 12,25 m en eau douce;

b) Pour les bateaux fluviaux et les formations à couple:

Longueur: 140,00 m

Largeur: 23 m

c) Pour les convois poussés:

Longueur: 200,00 m

Largeur: 23 m

§ 2. Il est dérogé comme suit aux dimensions et tirants d'eau visés au paragraphe 1er:

a) Pour les bateaux, les formations à couple et les convois poussés la longueur maximale autorisée est de 140 m et la largeur maximale autorisée est de 16 m:

1. Dans la partie du canal située entre le mur de front nord du barrage du Tolhuis et la ligne transversale établie en partant de l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok;

2. Dans les darses nord et sud à Zelzate;

b) Dans l'embranchement de Langerbrugge les dimensions maximales autorisées pour les bateaux sont de 40 m en longueur et de 11,40 m en largeur;

c) Le tirant d'eau maximal autorisé est de:

- 5,50 m à partir du mur de front nord du barrage du Tolhuis jusqu'au Ringspoorbrug;

- 6,50 m à partir du Ringspoorbrug jusqu'à la ligne transversale du canal établie en partant de l'extrémité nord du mur de quai occidental du Grootdok;

- 5,80m dans l'embranchement de Langerbrugge;

- 3,50 m dans les darses nord et sud à Zelzate.

§ 3. Dans des circonstances particulières, telles que crues ou étiages extrêmes, intempéries, accidents, impossibilité d'utiliser une écluse ou un pont, travaux nécessaires dans ou à la voie navigable, le gestionnaire peut temporairement adapter les dimensions et le tirant d'eau maxima autorisés aux §§ 1er et 2 et peut au besoin, imposer d'autres prescriptions à la navigation.

§ 4. Le gestionnaire peut imposer des prescriptions plus précises à la navigation de bateaux qui, de par leur construction, dimensions, forme ou superstructure, constituent un risque supplémentaire.

§ 5. Le gestionnaire peut dispenser tout bateau effectuant un transport exceptionnel, de l'application du § 1er.

---

<sup>9</sup> Art. 14 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

## **Article 39 Le passage de Zelzate**

§ 1er. Le passage de Zelzate est indiqué par des sémaphores à ses extrémités nord et sud et en outre, du coucher au lever du soleil ou par visibilité réduite, par un feu rouge à éclats.

§ 2. Les feux montrés par les sémaphores ont les significations suivantes:

1. deux feux rouges, l'un en dessous de l'autre: interdiction de passage à tout bateau;
2. un feu vert en dessous d'un feu rouge: interdiction de passage aux bateaux d'une largeur supérieure à 16 m;
3. deux feux verts, l'un en dessous de l'autre: passage autorisé à tous les bateaux.

## **Article 40<sup>10</sup> Transports exceptionnels**

Un transport exceptionnel ne peut s'effectuer qu'avec l'autorisation du gestionnaire, si nécessaire en collaboration avec l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet.

## **Article 41 Prescriptions particulières concernant les convois**

§ 1er. Tout bateau à propulsion mécanique assurant la progression d'un convoi doit être apte et équipé à cet effet et disposer de la puissance requise pour assurer une bonne gouverne et une bonne manœuvrabilité de l'ensemble.

§ 2. Les accouplements d'un convoi poussé doivent assurer sa rigidité. Les accouplements doivent être maintenus uniformément tendus par des dispositifs appropriés. Les accouplements doivent pouvoir se faire et défaire d'une façon simple et facile.

§ 3. Un convoi poussé ne peut utiliser un remorqueur que dans des circonstances exceptionnelles et locales et à condition de ne pas gêner la navigation.

§ 4. Il est interdit d'effectuer des remorquages avec un convoi poussé ou un convoi accouplé.

§ 5. Lorsque la tête d'un convoi poussé est constituée exclusivement d'une barge de navire, celle-ci doit être munie d'un gaillard de tête.

§ 6. Il est interdit de naviguer à couple avec un convoi accouplé se composant de plus de deux bateaux.

§ 7. Il est interdit:

- a) de remorquer plus d'un bateau;
- b) de remorquer un bateau fluvial dont la longueur est supérieure à 110 m;
- c) de remorquer lorsque la distance entre la poupe du remorqueur et la proue du bateau fluvial remorqué est supérieure à 40 m.

§ 8. Sur toute traîne une bonne communication doit être assurée entre le bateau remorqueur et le bateau remorqué ou l'objet flottant.

§ 9. Le gestionnaire peut accorder des dérogations au présent article.

## **Article 42 Obligation de garde**

§ 1er. <sup>11</sup> Tout bateau ne faisant pas route et chargé de matières dangereuses visées à l'article 25, § 1er et § 2, doit être sous la surveillance d'un homme de quart compétent en la matière et se trouvant en permanence à bord.

---

<sup>10</sup> Art. 25§3 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

<sup>11</sup> Art. 15 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

- § 2. Tout autre bateau ne faisant pas route et n'ayant pas de capitaine ou de patron à bord doit être sous la surveillance d'une personne capable, le cas échéant, d'intervenir rapidement.
- § 3. A bord de tout bateau ne faisant pas route et équipé d'une installation de mariphonie, une personne doit assurer une veille d'écoute sur un canal de mariphonie désigné à cet effet et est tenue de répondre à tout appel des personnes compétentes.
- § 4.<sup>12</sup> L'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet peut dispenser de l'application des paragraphes précédents.

### **Article 42bis Obligation d'informer<sup>13</sup>**

L'armateur ou le gérant d'un bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 faisant route vers le port maritime de Gand notifie les informations prévues à l'annexe 4 au service compétent de la Région flamande, 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 43 Obligation d'informer**

§ 1er.<sup>14</sup> Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux que:

- a) son bateau s'est échoué ou a coulé;
  - a touché un autre bateau provoquant ainsi des dégâts matériels ou des dommages corporels;
  - a abordé, déplacé ou endommagé une bouée, une balise ou un ouvrage d'art;
  - a perdu ou risque de perdre sa cargaison, son combustible ou des objets;
  - a un incendie à bord;
  - a subi de tels dommages que sa manœuvrabilité ou la sécurité s'en trouve influencée;
- b) qu'il a rencontré un obstacle dans la voie navigable.

§ 2. Lorsque, de surcroît il peut en résulter un danger, un dommage ou une entrave à la navigation, le capitaine ou le patron est en outre tenu d'en avertir les bateaux qui s'approchent.

---

<sup>12</sup> Art.25§4 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

<sup>13</sup> Art. 29 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.

<sup>14</sup> Art. 25§5 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

## **Article 43bis Obligation d'informer**

§ 1er.<sup>15</sup> Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination du port de Gand, ne peuvent remonter le Canal de Gand à Terneuzen 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 de ce port, toutes les informations mentionnées à l'annexe 2.

§ 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.<sup>16</sup> Les dispositions des paragraphes 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 43ter Obligation d'informer**

§ 1er.<sup>17</sup> Les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et venant du port maritime de Gand, ne peuvent descendre le Canal de Gand à Terneuzen qu'après que leur exploitant ait notifié préalablement à la capitainerie de ce port, toutes les informations mentionnées à l'annexe 2.

§ 2. Cette notification doit se faire au moins 4 heures avant l'appareillage.

§ 3.<sup>18</sup> Pour l'application du paragraphe 1er, sont assimilés aux navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, 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'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet ou de la part de celle-ci.

§ 4.<sup>19</sup> Les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a. aux navires de guerres 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.

---

<sup>15</sup> Art. 16 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>16</sup> Art. 30 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.

<sup>17</sup> Art. 17 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>18</sup> Art. 25§6 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

<sup>19</sup> Art. 31 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 43quater<sup>20</sup> Obligation d'informer**

§ 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 le Canal de Gand à Terneuzen.

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

1. <sup>21</sup>les informations prévues à l'annexe 2 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 manoeuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

## **Article 43quinquies<sup>22</sup> Obligation d'informer**

Le capitaine d'un navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doit veiller à utiliser les services d'un pilote compétent pour le Canal de Gand à Terneuzen et à ce que la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à l'annexe 3 soit complétée avec exactitude et soin et remise au pilote au moment où il monte à bord.

## **Article 43sexies<sup>23</sup> Obligation d'informer**

§ 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 maritime de Gand que si le capitaine, l'armateur ou le gerant du bateau a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe 5.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant 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.

## **Systèmes de comptes rendus des bateaux, systèmes d'organisation du trafic, services de trafic maritime, systèmes d'identification automatique et systèmes d'enregistreurs des données du voyage.**

---

<sup>20</sup> Art. 32 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.

<sup>21</sup> Art. 18 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>22</sup> Art. 19 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>23</sup> Art. 33 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 43septies<sup>24</sup>**

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, et 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 la convention SOLAS 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.

### **Article 43octies<sup>25</sup>**

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 la convention SOLAS 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 43nonies<sup>26</sup>**

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 flamande, participe à ce service de trafic maritime 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.

---

<sup>24</sup> Art. 35 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.

<sup>25</sup> Art. 36 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.

<sup>26</sup> Art. 37 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 43decies<sup>27</sup>**

§ 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 maritime de Gand :

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 maritime de Gand :

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 exemptes 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.

---

<sup>27</sup> Art. 38 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 43undecies<sup>28</sup>**

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 maritime de Gand 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 maritime de Gand :

- 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;
- 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 44 Objets dépassant le bord**

§ 1er. Aucun objet ne peut dépasser d'un bateau, à moins qu'il n'en résulte aucune gêne ni danger pour la navigation et qu'il ne puisse causer aucun dommage aux autres bateaux ou aux ouvrages d'art.

§ 2. Les ancres dont il n'est pas fait usage, doivent être complètement relevées.

---

<sup>28</sup> Art. 39 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 45 Dégagement de la voie navigable**

- § 1er. Le capitaine ou le patron prendra les mesures nécessaires pour dégager au plus tôt la voie navigable lorsque son bateau échoué ou coulé ou lorsqu'un objet perdu par son bateau obstrue ou risque d'obstruer entièrement ou partiellement la voie navigable.
- § 2. L'obligation visée ci-dessus s'applique également au capitaine ou au patron dont le bateau menace de couler ou devient immanœuvrable.
- § 3. Lorsque des matières ou des objets tombent à l'eau, le capitaine ou le patron doit les faire enlever au plus tôt.
- § 4. En ce qui concerne les obligations susvisées, il y a lieu de suivre les instructions des personnes compétentes.

## **Article 46 Chargement et déchargement**

Aucun bateau ne peut être chargé ou déchargé en d'autres endroits que ceux qui y sont destinés ou qui ont été désignés par le gestionnaire.

## **Article 47 Travaux effectués à ou sur des bateaux**

Il est interdit d'effectuer à ou sur des bateaux des travaux de réparation, de nettoyage, de dégazage, de désinfection ou autres, lorsque ceux-ci sont susceptibles de mettre en danger la navigation, de causer des dégâts ou de constituer une entrave à la navigation, à moins que ces travaux n'aient lieu:

- a) <sup>29</sup> avec l'autorisation de l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet, ou
- b) soit sur un chantier naval, soit sur le terrain d'une installation de radoub.

## **Article 48 Activités diverses**

Sauf autorisation du gestionnaire il est interdit:

- a) d'utiliser un bateau se trouvant au poste d'amarrage comme entrepôt ou pour l'exploitation d'une entreprise;
- b) de mettre en vente des biens ou des services en utilisant un bateau qui se déplace ou non;
- c) de déchirer des bateaux;
- d) de s'établir dans un bateau en domicile fixe ou de l'utiliser à des fins d'hébergement;
- e) de procéder à la mise à l'eau à partir de la rive d'un bateau ou d'effectuer des essais de propulsion.

## **Article 49<sup>30</sup> Événements particuliers**

Il est interdit d'organiser dans le canal des événements sportifs, des fêtes aquatiques ou tout événement similaire sans l'autorisation de l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet.

---

<sup>29</sup> Art. 25§7 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

<sup>30</sup> Art. 25§8 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

## **Article 50 Permissions, dispenses et autorisations**

Toute permission, dispense ou autorisation peut être soumise à des conditions.

## **Article 51 Signaux de navigation**

§ 1er. Afin d'assurer la sécurité ou la fluidité de la navigation le gestionnaire peut placer ou enlever tout signal de la voie navigable.

§ 2.<sup>31</sup> Les signaux de la voie navigable pouvant être placés ainsi que leur signification figurent dans l'annexe 1.

Par voie d'avis, peuvent être données des prescriptions qui contiennent des interdictions, des injonctions, des recommandations ou des renseignements et qui remplacent les signaux prévus à l'annexe 1.

§ 3.<sup>32</sup> Les signaux repris à l'annexe 1 ont, dès qu'ils sont placés, la même force obligatoire que le présent règlement.

Une personne compétente peut dispenser de l'observation des signaux de navigation et des prescriptions comportant une interdiction ou une injonction.

§ 4.<sup>33</sup> Les signaux indiqués à l'annexe 1 peuvent être complétés ou précisés par des panneaux complémentaires:

- les panneaux posés au dessus d'un signal, indiquent la distance jusqu'à la situation signalée;
- les panneaux posés en dessous indiquent la nature de l'interdiction, de l'injonction, de la restriction ou de la directive;
- les panneaux apposés latéralement indiquent la distance ou la direction pour laquelle le signal est valable.

## **Article 52 Instructions et avis**

§ 1er. Afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la navigation et de protéger les ouvrages, toute personne compétente peut donner au capitaine ou au patron une instruction.

Les instructions ont priorité sur les signaux.

§ 2.<sup>34</sup> En vue d'assurer les intérêts visés au paragraphe 1er et pour des situations particulières, l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux et le gestionnaire peuvent également édicter des prescriptions temporaires communiquées aux navigateurs sous forme d'avis.

§ 3. Les avis visés au paragraphe 2 sont publiés en ce qui concerne les navires dans les "Avis aux Navigateurs" et en ce qui concerne les bateaux fluviaux dans les "Avis à la Batellerie".

§ 4. Les capitaines et les patrons doivent obtempérer aux instructions et observer les prescriptions temporaires.

§ 5. 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 portant approbation et

---

<sup>31</sup> Art. 51 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>32</sup> Art. 51 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>33</sup> Art. 51 Arrêté royal du 21 janvier 2000 modifiant l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, *M.B.* le 29 mars 2000.

<sup>34</sup> Art. 25§9 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, est publiée dans les "Avis aux Navigateurs" lorsqu'elle concerne un navire, et dans les "Avis à la Batellerie" lorsqu'elle concerne un bateau fluvial.

## **CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES**

### **Article 53 Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement**

Tout bateau soumis au présent règlement, à l'exception d'une petite embarcation non-pontée doit disposer à bord d'un exemplaire de celui-ci tenu à jour. Cet exemplaire doit être présenté pour contrôle à toute requête d'une personne compétente.

### **Article 54 Fonctionnaires chargés de l'exécution du présent règlement**

§ 1er.<sup>35</sup> Sont chargés de l'exécution du présent règlement, chacun pour son ressort:

- l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux et l'agent chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet;
- le capitaine du port de Gand ou son délégué.

§ 2. Le capitaine du port de Gand ou son délégué et le service du pilotage règlent en concertation l'arrivée des navires aux quais ou leur départ des quais gérés par l'entreprise portuaire de la ville de Gand.

§ 3. Le gestionnaire est désigné comme l'autorité publique visée à l'article 12, 3<sup>o</sup>, de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

§ 4.<sup>36</sup> L'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux est chargé de la retenue et de la saisie dont question à l'article 17, § 1er, 3e alinéa, de la loi du 11 avril 1989 susvisée.

### **Article 55 Le règlement général des voies navigables du Royaume**

L'article 108 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 approuvant le règlement général des voies navigables du Royaume, est complété par l'alinéa suivant: "Toutefois, seuls les articles 5, 7 à 10, 30, 40, 47bis, 49 1) à 3), 50, 51, 67 à 91, 93 à 95, 103 et 109 sont applicables au canal de Gand à Terneuzen.

### **Article 56 Les droits de navigation**

§ 1er. Les droits de navigation ne seront pas réclamés pour:

1. les navires;
2. les remorqueurs remorquant ou assistant des navires;
3. les bateaux fluviaux transportant une cargaison, en tout ou en partie, d'un navire au même endroit de déchargement que celui de ce navire, ou de l'endroit de chargement du navire jusqu'au navire même. Ces bateaux fluviaux doivent être munis d'une déclaration émanant de la douane belge ou néerlandaise affirmant que la cargaison a été chargée dans les conditions énoncées.

§ 2. L'office du receveur des droits de navigation est situé dans le poste douanier à Zelzate.

---

<sup>35</sup> Art. 25§10 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

<sup>36</sup> Art. 25§11 Arrêté royal du 3 mai 1999 modifiant et abrogeant divers arrêtés royaux dans le cadre du transfert partiel du corps de la police maritime du Ministère des Communications et de l'Infrastructure à la police fédérale, *M.B.* le 16 juillet 1999.

### **Article 57 Rapporté**

L'arrêté royal du 7 septembre 1950 approuvant le règlement particulier du canal de Gand à Terneuzen, modifié par les arrêtés royaux du 25 mars 1952, 16 octobre 1954 et 17 octobre 1956, est abrogé.

### **Article 58 Rapporté**

L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de navigation du canal de Gand à Terneuzen est rapporté.

### **Article 59 Entrée en vigueur**

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

### **Article 59bis<sup>37</sup>**

Pour les bateaux fluviaux naviguant dans la mer territoriale belge les articles 43decies et 43undecies entrent en vigueur le 1er juillet 2007.

### **Article 60 Exécutoire**

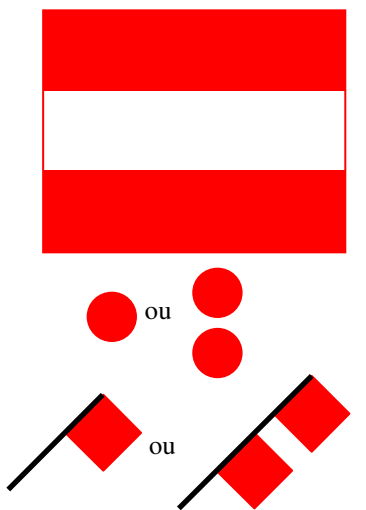
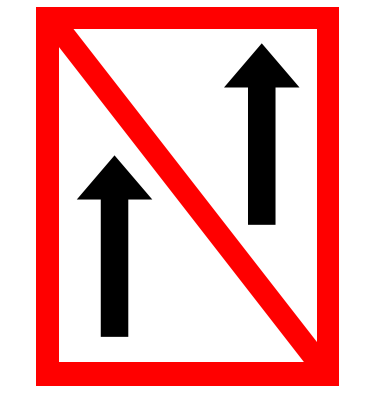
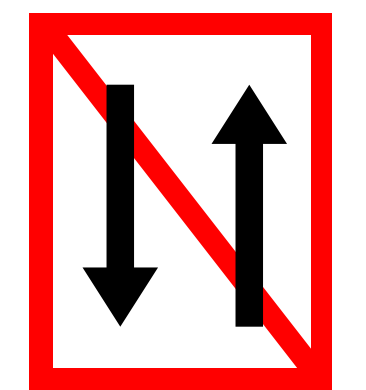
Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

---


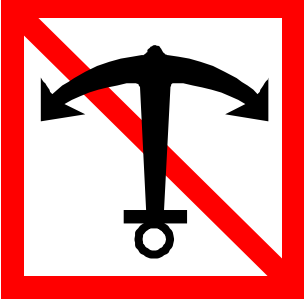

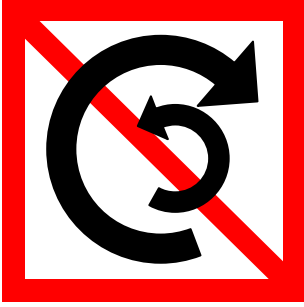
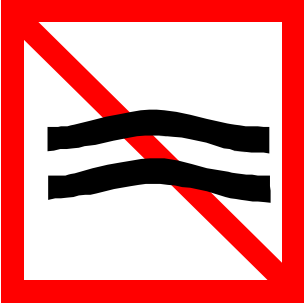


<sup>37</sup> Art. 40 Arrêté royal du 17 septembre 2005 transposant la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil, *M.B.* le 11 octobre 2005.

# Annexe 1er. Signaux de navigation

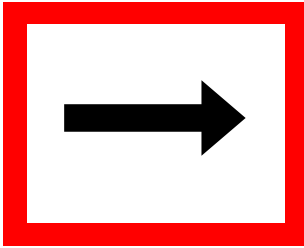
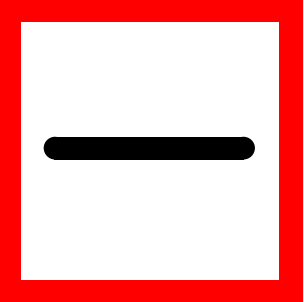

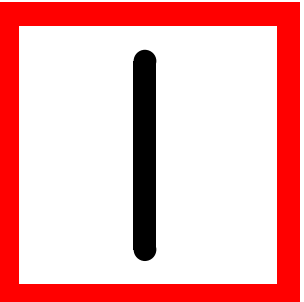
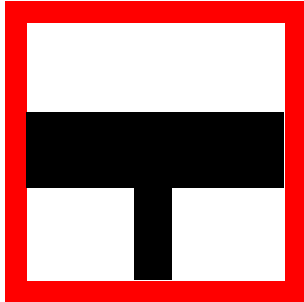
## SECTION 1er. Signaux d'interdiction

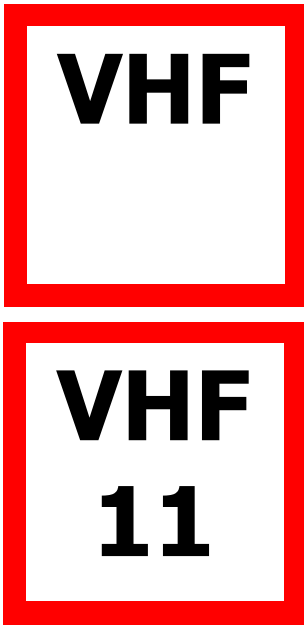
<p><b>A.1</b> Interdiction de passer (signal général)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- soit panneaux;</li><li>- soit feux rouges;</li><li>- soit pavillons rouges.</li></ul> <p>Deux panneaux, deux feux ou deux pavillons superposés, indiquent une interdiction prolongée</p>	 <p>Diagramme illustrant les signaux d'interdiction de passer (signal général). Le signal principal est un rectangle rouge à trois bandes horizontales (rouge, blanc, rouge). En dessous, deux variantes sont montrées : deux feux rouges (cercles) et deux pavillons rouges (losanges) sur des mâts, séparés par le mot 'ou'.</p>
<p><b>A.2</b> Interdiction de tout dépassement</p>	 <p>Diagramme illustrant le signal d'interdiction de tout dépassement. Il s'agit d'un rectangle rouge à double bordure contenant deux flèches noires pointant vers le haut, traversé par une diagonale rouge allant du haut à gauche vers le bas à droite.</p>
<p><b>A.4</b> Interdiction de croiser et de dépasser</p>	 <p>Diagramme illustrant le signal d'interdiction de croiser et de dépasser. Il s'agit d'un rectangle rouge à double bordure contenant deux flèches noires (une pointant vers le haut, l'autre vers le bas), traversé par une diagonale rouge allant du haut à gauche vers le bas à droite.</p>



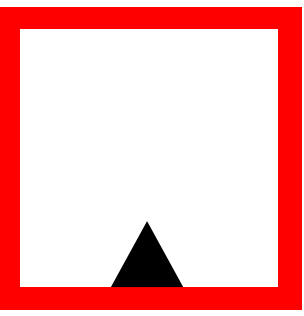
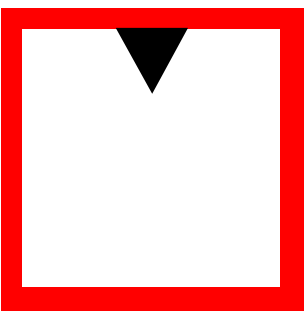
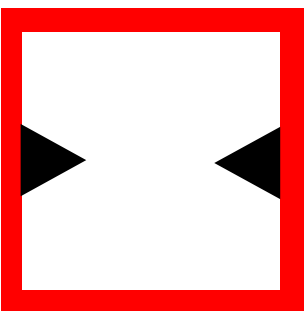
<p><b>A.5</b> Interdiction de stationner</p>	
<p><b>A.6</b> Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles du côté de la voie navigable où le panneau est placé</p>	
<p><b>A.7</b> Interdiction de s'amarrer à la rive de la voie navigable où le panneau est placé</p>	
<p><b>A.8</b> Interdiction de virer</p>	
<p><b>A.9</b> Interdiction de créer des remous</p>	 <p>ou  </p>

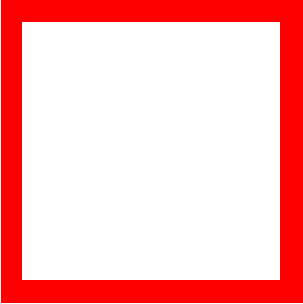
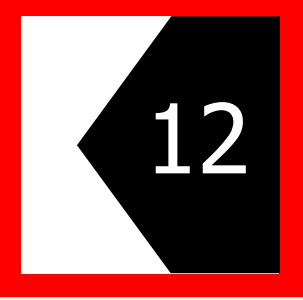
## SECTION II. Signaux d'obligation

<p><b>B.1</b> Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche</p>	
<p><b>B.5</b> Obligation de s'arrêter devant le panneau dans les conditions prévues dans le règlement</p>	
<p><b>B.6</b> Obligation de respecter la limite de vitesse indiquée (en km/h.)</p>	
<p><b>B.8</b> Obligation d'observer une vigilance particulière</p>	
<p><b>B.9</b> Obligation de ne pas s'engager sur la voie principale, si cette manœuvre devrait obliger les bateaux naviguant sur cette voie, à modifier leur route ou leur vitesse</p>	

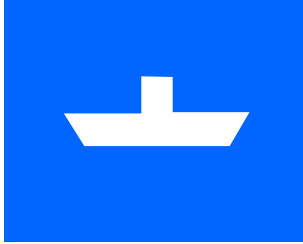


<p><b>B.11</b> Obligation d'utiliser le mariphone conformément aux règles fixées par règlement général ou de s'annoncer sur le canal de mariphonie indiqué</p>	
--	---



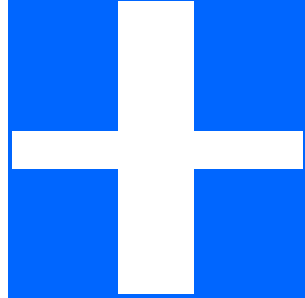


**SECTION III. Signaux de restriction**




<p><b>C.1</b> La profondeur d'eau est limitée.</p>	
<p><b>C.2</b> La hauteur libre est limitée</p>	
<p><b>C.3</b> La largeur du chenal est limitée</p>	

<p><b>C.4</b> Des restrictions sont imposées à la navigation: renseignez-vous</p>	
<p><b>C.5</b> La voie navigable est éloignée de la rive droite (gauche); le nombre porté sur le signal indique en mètres, à quelle distance du signal les bateaux doivent être maintenus</p>	

#### SECTION IV. Signaux d'indication

<p><b>E.4 b)</b> Bac navigant librement</p>	
<p><b>E.5</b> Autorisation de stationner</p>	
<p><b>E.5.1</b> Autorisation de stationner sur le plan d'eau dont la largeur, comptée à partir du panneau, est indiquée en mètres sur celui-ci</p>	

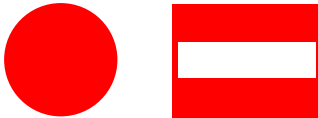

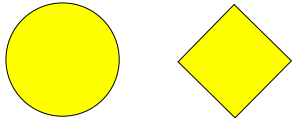
<p><b>E.7</b> Autorisation de s'amarrer</p>	
<p><b>E.8</b> Aire de virage</p>	
<p><b>E.9 a)</b> La voie rencontrée est considérée comme secondaire par rapport à la voie suivie</p>	
<p><b>E.9 b)</b> idem</p>	
<p><b>E.9 c)</b> idem</p>	

<p><b>E.11</b> Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation, ou fin d'une restriction</p>	
<p><b>E.17</b> Pratique du ski nautique autorisée</p>	
<p><b>E.21</b> Navigation à grande vitesse autorisée aux petits bateaux motorisés</p>	

## SECTION V. Signaux aux ouvrages d'art

### 1. Généralités

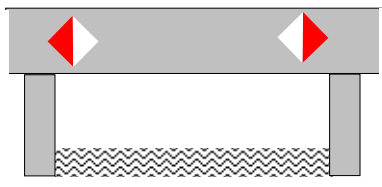
Les signaux suivants peuvent être utilisés pour la signalisation aux ouvrages d'art:

<p><b>A.1:</b> soit des feux rouges fixes, soit un panneau rectangulaire rouge avec une raie blanche horizontale.</p>	
<p><b>E.1:</b> soit des feux verts fixes, soit un panneau rectangulaire vert avec une raie blanche verticale</p>	
<p><b>D.1:</b> soit des feux jaunes fixes, soit un panneau jaune en forme de losange</p>	

## 2. Signaux aux ouvrages d'art

### A. Ponts fixes et parties fixes des ponts<sup>38</sup>

#### 1. Limitation de la largeur de la voie navigable

<p>Signification d'une signalisation comme celle présentée à côté: interdiction de naviguer en dehors de l'espace indiqué</p>	
---	---

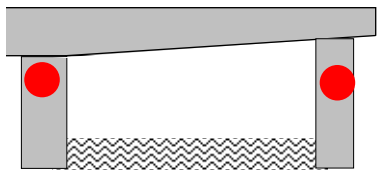
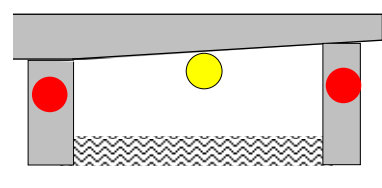
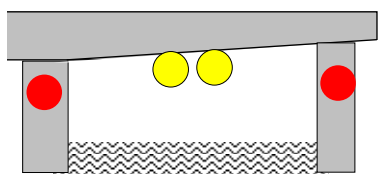
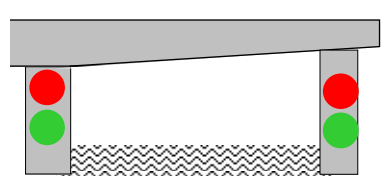
#### 2. Passage interdit à la navigation

<p>Passage interdit à la navigation</p>	
---	---

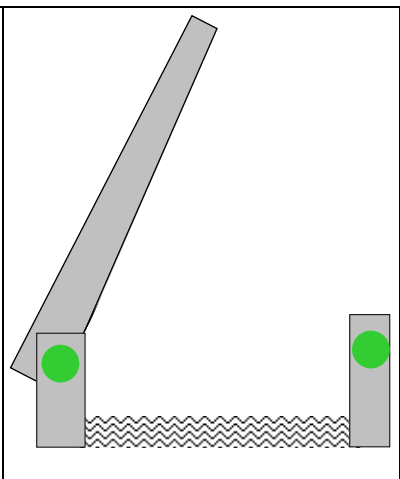
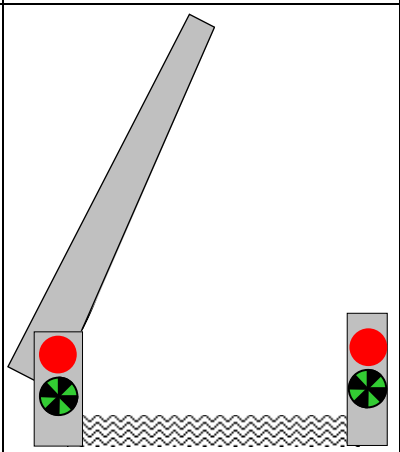
### B. Ponts mobiles

Note: Il est possible que les feux rouges et verts ne soient placés que d'un seul côté du passage navigable (normalement à tribord)

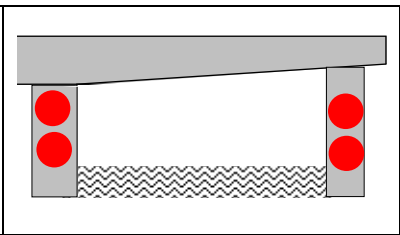
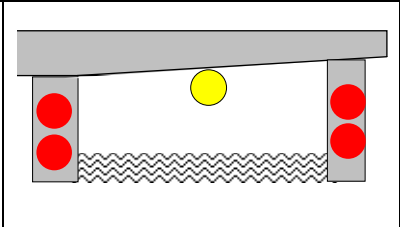
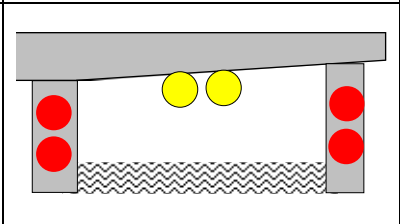
#### 1. Pont en service

<p>1. Interdiction de passage</p>	
<p>Le passage du pont est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens</p>	
<p>Le passage du pont formé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens</p>	
<p>Le passage est du pont est interdit, mais sera autorisé incessamment</p>	

<sup>38</sup> Le passage d'ouvertures non signalées se fait exclusivement aux risques et périls du bateau concerné

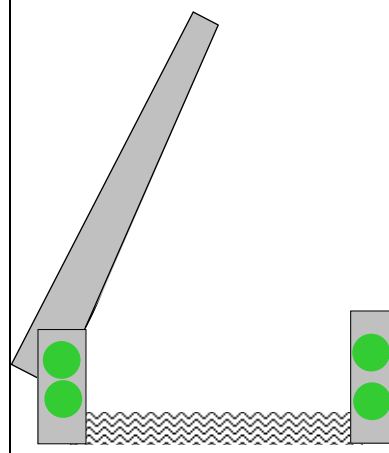
<p>Le passage est autorisé</p>	 <p>The diagram shows a bridge with its deck raised at an angle. On the left pier, there is a green light above a black and white circular symbol. On the right pier, there is a single green light. The water level is indicated by wavy lines below the piers.</p>
<p>Interdiction de passage, sauf si les bateaux se sont approchés d'une façon telle que, raisonnablement, il ne leur soit plus possible de s'arrêter</p>	 <p>The diagram shows a bridge with its deck raised at an angle. On the left pier, there is a red light above a black and white circular symbol. On the right pier, there is a red light above a black and white circular symbol. The water level is indicated by wavy lines below the piers.</p>

## 2. Ponts hors service

<p>Interdiction de passage</p>	 <p>The diagram shows a bridge with its deck lowered horizontally. On both the left and right piers, there are two red lights stacked vertically. The water level is indicated by wavy lines below the piers.</p>
<p>Le passage du pont fermé est autorisé, la navigation venant dans l'autre sens est possible</p>	 <p>The diagram shows a bridge with its deck lowered horizontally. On both the left and right piers, there are two red lights stacked vertically. A single yellow light is positioned in the center of the bridge deck. The water level is indicated by wavy lines below the piers.</p>
<p>Le passage du pont fermé est autorisé, mais interdit à la navigation venant dans l'autre sens</p>	 <p>The diagram shows a bridge with its deck lowered horizontally. On both the left and right piers, there are two red lights stacked vertically. Two yellow lights are positioned side-by-side in the center of the bridge deck. The water level is indicated by wavy lines below the piers.</p>



le passage est autorisé



## **Annexe 2.<sup>39</sup> Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes**

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 maritime de Gand : 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 maritime de Gand : 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, 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.

---

<sup>39</sup> Art. 11 Arrêté royal du 9 décembre 1998 portant modification de : 1° l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 2° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 3° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, *M.B.* le 25 décembre 1998.

## Annexe 3.<sup>40</sup> Fiche de contrôle pour les navires

Fiche de contrôle pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

### 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	Machine	
.....	.....	.....	
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		
	Oui	Non	Défauts
<b>1. Construction et équipement technique</b>			
Moteur principal et moteur auxiliaire	<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"/>	.....
<b>2. Équipement de navigation</b>			
Caractéristiques de manœuvre disponibles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

<sup>40</sup> Art. 12 Arrêté royal du 9 décembre 1998 portant modification de : 1° l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 2° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de police de l'Escaut maritime inférieur, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996; 3° l'arrêté royal du 23 septembre 1992 portant règlement de navigation du Canal de Gand à Terneuzen, modifié par l'arrêté royal du 9 février 1996, *M.B.* le 25 décembre 1998.

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			
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 distance (loch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
– 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 radio téléphonique (VHF)	<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

	Oui	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 de construction pour navires de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificat de sécurité de construction pour navires de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificat de sécurité de l'équipement pour navires de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificat de sécurité radioélectrique pour navires de charge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
Certificat de sécurité radio téléphonique pour navires de charge	<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"/>	.....
Certificat de gestion de sécurité (code ISM°)		<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	Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec n°)	Délivré par (autorité compétente)	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          
.....

.....  
.....

Date

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

## **Annexe 4. Informations à notifier par l'armateur, le gérant, l'agent ou le capitaine d'un bateau se dirigeant vers le port maritime de Gand :**

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.

## **Annexe 5. Le chargeur doit notifier les informations suivantes sur la cargaison :**

- 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. et aux recueils IBC et IGC 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.