

No. 39511

**Belgium
and
Netherlands**

**Convention between the Kingdom of Belgium and the Kingdom of the Netherlands
regulating the navigation and leisure activities on the shared part of the Meuse
(with regulation). Brussels, 6 January 1993**

Entry into force: *1 February 2003 by notification, in accordance with article 8*

Authentic texts: *Dutch and French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 14 August 2003*

**Belgique
et
Pays-Bas**

**Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant
réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne
(avec règlement). Bruxelles, 6 janvier 1993**

Entrée en vigueur : *1er février 2003 par notification, conformément à l'article 8*

Textes authentiques : *néerlandais et français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 14 août 2003*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

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

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

en

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

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

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

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

Artikel 7

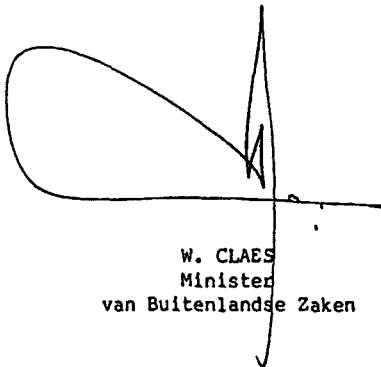
De bepalingen van het Belgisch-Nederlands Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdeling IV van het Verdrag van 5 november 1842, met betrekking tot de scheepvaart op de Maas, treden met ingang van de inwerkingtreding van de onderhavige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

Artikel 8

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

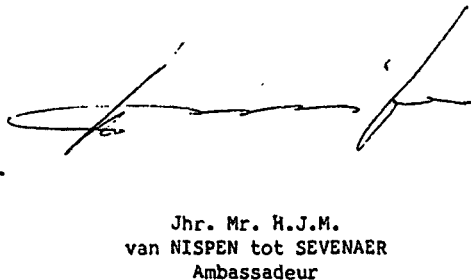
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, de onderhavige Overeenkomst hebben ondertekend, te Brussel op
6 januari 1993, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering
van het Koninkrijk België,



W. CLAES
Minister
van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering
van het Koninkrijk der Nederlanden,



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

<p>SCHEEPVAARTREGLEMENT GEMEENSCHAPPELIJKE MAAS</p>

INLEIDING

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

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

HOOFDSTUK 1 -

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.00

Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op de gemeenschappelijke Maas.

Hieronder worden verstaan de tot de Maas behorende wateren :

- a) van de grens bij grenspaal 45 (Lixhe) tot de grens bij grenspaal 49 (Klein Ternaaien) met inbegrip van het - als gevolg van de werken bedoeld in artikel 2, paragraaf 1, onder f, van het op 24 februari 1961 te Brussel gesloten verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal - rechtgetrokken en genormaliseerde gedeelte en met uitzondering van de twee meest benedenstrooms gelegen afgesneden rivierbochten ;
- b) van de grens bij grenspaal 106 (Smeermaas-Borgharen) tot de grens bij grenspaal 126 (Kessenich-Stevensweert).

Artikel 1.01

Betekenis van enige uitdrukkingen

In dit reglement wordt verstaan onder :

- a) **Schip** : elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water ;
- b) **Motorschip** : een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt voor kleine verplaatsingen of ter verbetering van zijn bestuurbaarheid wanneer het wordt gesleept of geduwd ;

- c) **Zeilschip** : een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt is een motorschip ;
- d) **Sleep** : een samenstel van één of meer motorschepen en één of meer op tros daaraan verbonden andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen, waarbij de motorschepen dienen voor het voortbewegen dan wel voor het voortbewegen en het sturen van de andersoortige schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen ;
- e) **Gekoppeld samenstel** : een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen en het sturen van het samenstel ;
- f) **Drijvend werktuig** : een drijvende constructie, met mechanische werktuigen, die is bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt ;
- g) **Klein schip** : een schip waarvan de lengte minder dan 20m bedraagt, waartoe als de lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, zulks met uitzondering van :
- een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of langszijde vastgemaakt mede te voeren ;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren ;

- h) Samenstel :
- een sleep ;
 - een duwstel ;
 - een gekoppeld samenstel ;
 - een samenstel van één of meer motorschepen en een alleenvarend motorschip, een duwstel of een gekoppeld samenstel ;
- i) Snelle motorboot : een race-, glij- of speedboot dan wel soortgelijk klein schip dat met een snelheid van meer dan 20km/u vaart of kan varen ;
- j) Vaarweg : alle wateren bedoeld in artikel 1.00 ;
- k) Vaarwater : het gedeelte van de vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt ;
- l) Bevoegde autoriteit : de ambtenaar of agenten bedoeld in de bijlage I.

Artikel 1.02

De schipper

1. In dit reglement wordt onder de schipper verstaan degene die een schip of een samenstel voert.
2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement, tenzij uit die bepalingen blijkt, dat de naleving aan anderen is opgedragen.

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

Artikel 1.03

Verplichtingen van de bemanning

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

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

Artikel 1.04/1.05

Voorzorgsmaatregelen en afwijking van het reglement

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

Artikel 1.06

Gebruik van de vaarweg

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

Artikel 1.07

Belading

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

Artikel 1.08 - (niet overgenomen)

Artikel 1.09

Sturen van een schip

1. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien het bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en tenminste 16 jaar oud persoon.
2. De bepaling betreffende de leeftijd geldt niet :
 - voor een zeilschip met een lengte van minder dan 7m ;
 - voor een door spierkracht voortbewogen klein schip.
3. In afwijking van het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze bestuurd wordt door een daartoe bekwaam en ten minste 18 jaar oud persoon of door een bekwaam persoon van tenminste 16 jaar oud bijgestaan door een stuurbekwaam persoon van tenminste 18 jaar.
4. Indien een snelle motorboot wordt gebruikt voor het trekken van één of meer waterskiërs moet de bestuurder worden vergezeld van een medeopvarende van tenminste 15 jaar oud.
5. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht tijdens het varen te zijn gezeten op de voor de bestuurder bestemde zitplaats.
6. Een schip mag slechts deelnemen aan de scheepvaart, indien diegene die het sturen verricht in de gelegenheid is alle in de stuurhut binnenkomende of van daar uitgaande inlichtingen en aanwijzingen te vernemen en te geven. In het bijzonder dient hij naar alle zijden een voldoende vrij direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid te zijn geluidsseinen te horen ; indien dit niet mogelijk is, dient een uitkijk- of luisterpost die hem inlicht aanwezig te zijn.

Artikel 1.10

Scheepsbescheiden

1. Aan boord van een schip, bestemd of gebezigd voor het vervoer van goederen, moeten de volgende bescheiden aanwezig zijn :
 - a) het certificaat van onderzoek voor het schip of het document dat hiervoor in de plaats treedt ;
 - b) de meetbrief van het schip.
2. Deze bescheiden moeten telkens op verzoek van de bevoegde autoriteit worden getoond.

Artikel 1.11

Reglement aan boord

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van dit reglement aanwezig zijn.
2. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip zonder bemanningsverblijf noch op een klein open schip.

Artikel 1.12

Buiten boord uitsteken van voorwerpen -
Verlies van voorwerpen - Hindernissen

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

2. Een schip moet de ankers waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel voorhalen. Een stokanker moet binnenboord worden geplaatst.
3. Indien een schip een voorwerp verliest waardoor een belemmering van of een gevaar voor de scheepvaart kan ontstaan, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar het voorwerp is verloren. Zo mogelijk moet hij bovendien deze plaats met een kenteken aanduiden.
4. Indien een schip een hindernis in de vaarweg aantreft, moet de schipper daarvan onverwijld kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit en daarbij zo nauwkeurig mogelijk de plaats aangeven waar de hindernis is aangetroffen.

Artikel 1.13

Bescherming van verkeerstekens

1. Een schip mag geen installaties van verkeerstekens gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen. Het mag deze installaties noch de daarop aangebrachte verkeerstekens beschadigen of ze ongeschikt maken voor hun bestemming.
2. Indien een schip een verkeersteken heeft verplaatst of beschadigd, moet de schipper onverwijld daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit.
3. De schipper is verplicht het in het ongereede of beschadigd zijn van verkeerstekens onverwijld ter kennis van de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit te brengen.

Artikel 1.14

Beschadiging van kunstwerken

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

Artikel 1.15

Verbod tot het te water doen geraken van voorwerpen of stoffen

1. Het is verboden in de vaarweg voorwerpen of stoffen te werpen, te laten vallen, te gieten of te laten afvloeien die een hindernis of een gevaar voor de scheepvaart of voor de andere gebruikers van de vaarweg zouden kunnen vormen of die het water zouden kunnen verontreinigen.
2. Het is verboden in de vaarweg petroleumprodukten of afval in welke vorm dan ook, of mengelingen daarvan, in de vaarweg te werpen, te gieten of te laten afvloeien.
3. Zo per ongeluk voorwerpen of stoffen vermeld onder 1 of 2 hierboven in het water geraken dan dient daarvan onmiddellijk kennis te worden gegeven in het kantoor van een der beheerders van de vaarweg of aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. Daarbij dient zo nauwkeurig mogelijk opgegeven te worden : de aard van deze voorwerpen of stoffen en de plaats waar zij te water zijn geraakt.

Artikel 1.16 - (niet overgenomen)

Artikel 1.17

Vastgevaren of gezonken schepen - Aangifte van ongevallen

1. Indien een schip is vastgevaren of gezonken, moet de schipper zo spoedig mogelijk daarvan kennis geven aan de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit. De schipper of, ingeval deze een ander lid der bemanning daartoe opdracht geeft, dit bemanningslid, moet aan boord of in de nabijheid van de plaats van het ongeval blijven, zolang de bevoegde autoriteit hem niet heeft toegestaan zich te verwijderen.
2. Tenzij dit klaarblijkelijk niet nodig is, moet de schipper, onverminderd de verplichting de bij de artikelen 3.27 en 3.41 bedoelde lichten en dagtekens te tonen, zo spoedig mogelijk naderende schepen laten waarschuwen op daarvoor geschikte plaatsen en op zodanige afstand van de plaats van het ongeval, dat de schippers van deze schepen tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen.

Artikel 1.18

Verplichting tot vrijmaking van het vaarwater

1. Indien een schip dat is vastgevaren of gezonken dan wel een door een schip verloren voorwerp het vaarwater geheel of gedeeltelijk verspert of dreigt te versperren, moet de schipper de nodige maatregelen nemen om het vaarwater zo spoedig mogelijk vrij te maken.
2. Een overeenkomstige verplichting geldt voor de schipper wiens schip dreigt te zinken of onmanoeuvrbaar wordt.

Artikel 1.19

Aanwijzingen

1. De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart aan de schipper een aanwijzing geven.
2. De schipper is verplicht aan deze aanwijzing gevolg te geven.

Artikel 1.20

Verlenen van medewerking aan ambtenaren

1. De schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen, in het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van haar vergemakkelijken, teneinde haar in staat te stellen zich ervan te vergewissen of de bepalingen van dit reglement worden nageleefd.
2. De bestuurder van een snelle motorboot is verplicht het certificaat bedoeld in art. 2.02, vierde lid, op hun eerste vordering aan de met de handhaving van dit reglement belaste ambtenaren ter inzage te verstrekken.

Artikel 1.21 - (niet overgenomen)

Artike! 1.22

Voorschriften van tijdelijke aard

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

Artikel 1.23

Melden van en toestemming voor evenementen

1. Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement te doen plaatshebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.
2. Indien een gebeurtenis, zoals bedoeld in het eerste lid, de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kan brengen of ze kan doen stremmen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben.

HOOFDSTUK 2 -

KENTEKENS

Artikel 2.01

Kentekens van schepen, met uitzondering van kleine schepen

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien niet op de romp of op duurzaam bevestigde borden of platen zijn aangebracht :
 - a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan beide zijden van het schip en op motorschepen bovendien op een zodanige plaats, dat deze aanduiding van achteren zichtbaar is ;
 - b) de thuishaven van het schip, hetzij aan beide zijden van het schip hetzij aan de achterzijde.
2. De kentekens, bedoeld in het eerste lid, moeten zijn aangebracht in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers met een hoogte voor de naam van tenminste 20cm en voor de overige aanduidingen van tenminste 15cm en met een breedte en een stamdikte die in goede verhouding tot de hoogte staan.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 2.02

Kentekens van kleine schepen

1. Een klein schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien hierop niet zijn aangebracht :
 - a) hetzij de naam van het schip die ook een kenspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, al dan niet gevolgd door een nummer, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers ;
 - b) de naam en de woonplaats van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip.
2. Op een bijboot van een schip behoeft echter, aan de binnen- of de buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht, dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.
3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid is het eerste lid, onder b), niet van toepassing op een door spierkracht voortbewogen klein schip noch op een zeilschip met een lengte van minder dan 7m.
4. Onverminderd de bepalingen van het eerste lid moet een snelle motorboot ook nog voorzien zijn van een bijzonder kenteken dat is aangebracht aan weerszijden van de romp en toegekend is door :
 - a) ofwel in Nederland door de Rijksdienst voor het wegverkeer ;
 - b) ofwel in België door het betrokken Bestuur van één der Gewesten.

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

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

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

Artikel 2.02a

Uitrusting en constructie van kleine schepen

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

2. Onverminderd het eerste lid mag een snelle motorboot slechts deelnemen aan de scheepvaart indien deze tevens voldoet aan de volgende eisen :
- a) de stuurinrichting moet deugdelijk en doelmatig zijn ;
 - b) de inrichting van de boot en van de motor moet zodanig zijn dat gevaar voor brand of ontploffing en hinder voor de omgeving door rook, damp of walm wordt voorkomen ;
 - c) de uitlaatgassen moeten door een behoorlijkgeluiddempende inrichting worden afgevoerd ;
 - d) de boot moet zijn voorzien van een technische inrichting waardoor bij het onderbreken van de besturing de middelen tot voortbeweging onmiddellijk tot stilstand komen.

HOOFDSTUK 3 -

OPTISCHE TEKENS VAN SCHEPEN

Artikel 3.01

Toepassing

1. 's Nachts zijn op een varend schip de artikelen 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 en 3.18 en op een stilliggend schip de artikelen 3.20, 3.27 en 3.28 van toepassing.
2. Overdag zijn op een varend schip de artikelen 3.29, 3.30 en 3.35 en op een stilliggend schip de artikelen 3.41 en 3.42 van toepassing.
3. De artikelen 3.28 en 3.42 zijn eveneens van toepassing op een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting die is vastgevaren.
4. Wanneer het zicht dit vereist, moeten de voor 's nachts voorgeschreven lichten ook overdag worden gevoerd.

Artikel 3.01a

Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

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

- b) **boordlichten** : een groen helder licht aan stuurboordszijde en een rood helder licht aan bakboordszijde die elk schijnen over een boog van de horizon van $112^{\circ}30'$ en wel elk aan zijn zijde van het schip van recht vooruit tot $22^{\circ}30'$ achterlijker dan dwars ;
- c) **heklicht** : een wit helder of gewoon licht dat schijnt over een boog van de horizon van 135° en wel aan elke zijde van het schip over $67^{\circ}30'$ van recht achteruit ;
- d) **rondom schijnend licht** : een licht dat schijnt over een boog van de horizon van 360° ;
- e) **hoogte** :

hetzij : de hoogte boven het vlak door de onderkant der inzinkingsmerken ter plaatse van de grootst toegelaten diepgang, zoals deze ingevolge de voorschriften omtrent het vlak van de grootst toegelaten diepgang van binnenschepen voor het schip is vastgesteld voor de Rijn of daarmee volgens die voorschriften gelijkgestelde vaarwegen ;

hetzij : voor een schip dat niet is voorzien van inzinkingsmerken : de hoogte boven het bovenste doorlopende dek of bij gebreke hieraan boven het potdeksel.

Artikel 3.02

Lichten

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

Artikel 3.03

Borden en vlaggen

1. Voor zover niet anders wordt bepaald, moeten de borden en vlaggen die een schip ingevolge dit reglement moet voeren rechthoekig zijn.
2. Zij mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn.
3. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de lengte en de hoogte elk tenminste 0,60m bedragen.

Artikel 3.04

Cylinders, bollen, kegels en ruiten

1. De cylinders, bollen, kegels en ruiten die een schip ingevolge dit reglement moet voeren, mogen niet vervuild en de kleuren mogen niet verbleekt zijn. Zij kunnen worden vervangen door voorwerpen die op een afstand dezelfde vorm vertonen.
2. De afmetingen moeten zodanig zijn dat een goede zichtbaarheid wordt verzekerd ; aan deze voorwaarde wordt in ieder geval geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen tenminste als volgt zijn :
 - a) voor cylinders : een hoogte van 80cm en een middellijn van 50cm ;
 - b) voor bollen : een middellijn van 60cm ;

- c) voor kegels : een hoogte van 60cm en een middellijn van het grondvlak van 60cm, zodanig dat de middellijn van het grondvlak niet meer is dan de hoogte ;
- d) voor ruiten : een lengte van de verticale middellijn van 80cm en van de horizontale middellijn van 50cm, zodanig dat de lengte van de horizontale middellijn niet meer is dan die van de verticale middellijn.

Artikel 3.05

Verboden tekens

1. Een schip mag geen andere tekens voeren of tonen dan die welke in dit reglement worden vermeld en mag niet deze tekens voeren of tonen onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.
2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal geen tekens gebruiken die leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekens.

Artikel 3.06

Noodlichten

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

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

Artikel 3.07

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

1. Een schip mag geen lichten, verlichting of zoeklichten dan wel vlaggen, borden of andere voorwerpen doen zichtbaar zijn, die kunnen leiden tot verwarring met de in dit reglement vermelde tekenen dan wel de waarneembaarheid of de herkenning daarvan kunnen bemoeilijken.
2. Een schip mag zijn lichten dan wel zijn verlichting of zijn zoeklichten niet op zodanige wijze gebruiken, dat zij door verblinding gevaar of hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

Artikel 3.08

Lichten van alleenvarende motorschepen

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

- b) boordlichten op gelijke hoogte en in een lijn loodrecht op de lengte-as van het schip en tenminste 1m lager dan het toplicht ;
 - c) een heklicht op het achterschip in de lengte-as van het schip op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor een ander schip dat het schip oploopt.
2. Een alleenvarend motorschip mag een tweede toplicht voeren achter het toplicht op het voorschip in de lengte-as van het schip en tenminste 3m hoger, zodanig dat de horizontale afstand tussen de beide lichten tenminste driemaal de verticale afstand bedraagt.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een klein schip.

Artikel 3.09

Lichten van slepen

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

- b) boordlichten die voldoen aan artikel 3.08, eerste lid onder b) ;
 - c) een geel helder of gewoon licht op het achterschip in de lengte-as van het schip, dat schijnt over dezelfde boog van de horizon als het heklicht, voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder c), en dat is aangebracht op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte, dat het goed zichtbaar is voor de gesleepte lengten achter het schip.
2. Een schip van een sleep dat niet is het motorschip, bedoeld in het eerste lid, moet voeren : een wit helder rondom schijnend licht op een hoogte van tenminste 5m.
- Deze hoogte mag worden verminderd tot 4m, indien de lengte van het schip niet meer dan 40m bedraagt.
- Indien echter een lengte in een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden dit licht of deze lichten voeren.
3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten, behalve het licht of de lichten voorgeschreven bij het tweede lid, voeren een heklicht dat voldoet aan artikel 3.08, eerste lid onder c.
- Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langszijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze lichten voeren.
- Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

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

Artikel 3.10 - (niet overgenomen)

Artikel 3.11

Lichten van gekoppelde samenstellen

Een gekoppeld samenstel moet voeren :

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

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

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

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

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

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

Artikel 3.12

Lichten van zeilschepen

1. Een zeilschip moet voeren :
 - a) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn ;
 - b) een heklicht.

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

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

Artikel 3.13

Lichten van kleine schepen

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

- b) boordlichten. Zij mogen gewone lichten zijn. Zij moeten worden aangebracht :
- hetzij : zoals voorgeschreven bij artikel 3.08, eerste lid onder b) ;
 - hetzij : onmiddellijk naast elkaar of in één Jantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg ;
- c) een heklicht op het achterschip, op zodanige hoogte dat het voor een oploper goed zichtbaar is. Dit licht behoeft niet te worden gevoerd, indien, in plaats van het onder a) bedoelde toplicht, een wit helder rondom schijnend licht wordt gevoerd.
- 1b. Een alleenvarend klein open motorschip met een lengte van minder dan 7m waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 13km per uur mag, in plaats van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten, een wit gewoon rondom schijnend licht voeren.
2. Een klein motorschip dat slechts kleine schepen voortbeweegt, moet de bij het eerste lid voorgeschreven lichten voeren.
3. Een klein schip dat wordt gesleept dan wel langs zijde van een ander schip vastgemaakt wordt voortbewogen, moet een wit gewoon rondom schijnend licht voeren. Dit lid is niet van toepassing op de bijboot van een schip.

4. Een klein zeilschip moet voeren :

- hetzij boordlichten en een heklicht, zodanig dat de boordlichten naast elkaar of in één lantaarn verenigd in de lengte-as van het schip aan of nabij de boeg en het heklicht op het achterschip zijn aangebracht. De boordlichten mogen gewone lichten zijn ;
- hetzij boordlichten en een heklicht, verenigd in één lantaarn, aan of nabij de top van de mast waar deze het best kan worden gezien. Dit mag een gewoon licht zijn ;
- hetzij, indien de lengte van het schip minder dan 7m bedraagt, een wit gewoon rondom schijnend licht op een zodanige hoogte, dat het van alle zijden zichtbaar is.

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

Artikelen 3.14 - 3.17 - (niet overgenomen)

Artikel 3.18

Bijkomende lichten van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

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

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

Artikel 3.19 - (niet overgenomen)

Artikel 3.20

Lichten van stilliggende schepen

1. Een schip dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht aan de zijde van het vaarwater op een hoogte van tenminste 3m.
2. Een klein schip dat stilligt, met uitzondering van de bijboot van een schip, moet voeren : een wit gewoon rondom schijnend licht waar dit het best kan worden gezien.
3. De in dit artikel bedoelde lichten behoeven niet te worden gevoerd door een schip :
 - a) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg, aangewezen door de bevoegde autoriteit ;
 - b) dat ligt in een gedeelte van de vaarweg waar varen niet mogelijk dan wel verboden is ;
 - c) dat direct of indirect aan de oever gemeerd ligt en vanwege aldaar aanwezige verlichting voldoende zichtbaar is ;
 - d) dat op een veilige ligplaats ligt.

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

Artikelen 3.21 - 3.26 - (niet overgenomen)

Artikel 3.27

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

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :
 - a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene heldere of gewone rondom schijnende lichten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;
 - b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood rondom schijnend licht op dezelfde hoogte als het bovenste van de onder a) voorgeschreven groene lichten en van dezelfde lichtsterkte als die lichten ;

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

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

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

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

- 2. Een vastgevaren of gezonken schip moet de bij het eerste lid onder c) en d) voorgeschreven lichten voeren. Indien een gezonken schip zodanig ligt dat daarop de lichten niet kunnen worden aangebracht, moeten deze op roeiboten of op een andere doelmatige wijze zijn geplaatst.
- 3. De bevoegde autoriteit kan ontheffing verlenen van de verplichting tot het voeren van de bij het eerste lid voorgeschreven lichten.

Artikel 3.28

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

- 1. Een schip waarvan een anker zodanig is uitgezet, dat het een gevaar voor de scheepvaart kan vormen, moet als bijkomend licht voeren : een tweede wit gewoon rondom schijnend licht ongeveer 1m loodrecht onder het in artikel 3.20 bedoelde licht.
- 2. Een schip moet het anker bedoeld in het eerste lid aanduiden door een boei voorzien van een wit gewoon rondom schijnend licht.

Artike. 3.29

Dagtekens van slepen

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

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

3. Het schip of de schepen die de laatste lengte van een sleep vormen moeten voeren : een gele bol, op een geschikte plaats en op een zodanige hoogte dat hij van alle zijden zichtbaar is.
Indien echter de laatste lengte van een sleep is samengesteld uit meer dan twee langsijde van elkaar vastgemaakte schepen, moeten alleen de schepen aan de buitenzijden deze bol voeren. Indien de laatste lengte van een sleep uit kleine schepen bestaat, wordt voor de toepassing van dit lid geen rekening met deze kleine schepen gehouden.

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

Artikel 3.30

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

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

Artikelen 3.31 - 3.34 - (niet overgenomen)

Artikel 3.35

Bijkomende dagtekens van schepen die onmanoeuvrerbaar worden

1. Een schip dat onmanoeuvrerbaar wordt moet als bijkomend dagteken zo nodig tonen : een rode vlag waarmee heen en weer wordt gezwaaid. De vlag mag worden vervangen door een bord van dezelfde kleur.
2. Het schip moet zonodig tevens de reglementaire geluidsseinen geven.

Artikelen 3.36 - 3.40 - (niet overgenomen)

Artikel 3.41

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

1. Een in bedrijf zijnd drijvend werktuig en een schip dat in het vaarwater werken uitvoert dan wel peilingen of metingen verricht moeten voeren :
 - a) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : twee groene ruiten in een verticale lijn met een onderlinge afstand van ongeveer 1m ;
 - b) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rode bol op dezelfde hoogte als de bovenste van de onder a) voorgeschreven groene ruiten,

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

- c) aan de zijde waar de doorvaart vrij is : een bord waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is dan wel twee borden in een verticale lijn, het bovenste rood en het onderste wit ;
- d) aan de zijde waar de doorvaart niet vrij is : een rood bord op dezelfde hoogte als het rood-witte bord of als het rode bord, voorgeschreven onder c).

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

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

Artikel 3.42

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

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

Artikel 3.43 en 3.44 - (niet overgenomen)

Artikel 3.45

Bijkomend teken van schepen van toezichthoudende ambtenaren

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

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

Artikel 3.46

Noodtekens

1. Een in nood verkerend schip, dat hulp wil inroepen, moet de volgende seinen, hetzij afzonderlijk hetzij een combinatie hiervan, tonen dan wel geven :
 - een vlag of ieder ander geschikt voorwerp waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
 - een licht waarmee in het rond wordt gezwaaid ;
 - vuurpijlen, lichtkogels, parachute-lichten of rookbommen dan wel vlammen ;
 - een vlag met daarboven of daaronder een bol of een daarop gelijkend voorwerp ;
 - reeksen klokslagen of herhaalde lange stoten.

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

Artikelen 3.47 - 3.54 - (niet overgenomen)

HOOFDSTUK 4 -

GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN

Artikel 4.01

Algemene bepalingen

1. De te gebruiken geluidsseinen zijn de volgende :

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

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

2. Geluidsseinen, niet zijnde klokslagen, moet :

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

- b) een schip, niet zijnde een motorschip, en een klein motorschip geven door middel van een mechanisch werkende geluidsinstallatie dan wel een geschikte scheepstoeter of hoorn.
3. Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidsein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit lid is niet van toepassing op een klein schip en het geldt niet voor klokslagen of reeksen klokslagen.
4. Bij een samenstel mogen de geluidsseinen slechts worden gegeven door het schip aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.
5. Een schip moet een reeks klokslagen ongeveer vier seconden doen duren.
6. Een schip mag in plaats van een reeks klokslagen een reeks slagen van metaal op metaal geven.

Artikel 4.02

Geven van geluidsseinen

1. Een schip, met uitzondering van een klein schip, moet zo nodig zijn handelingen door de volgende geluidsseinen kenbaar maken :
- één lange stoot : Attentie.
 - één korte stoot : Ik ga stuurboord uit.

- twee korte stoten : Ik ga bakboord uit.
 - drie korte stoten : Ik sla achteruit.
 - vier korte stoten : Ik kan niet manoeuvreren.
 - reeks zeer korte stoten : Er dreigt gevaar voor aanvaring.
2. Een klein schip moet zonodig het attentiesein en het sein "Ik kan niet manoeuvreren" geven en het mag zonodig één der overige algemene geluidsseinen geven.

Artikel 4.03

Verboden geluidsseinen

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

HOOFDSTUK 5 -
VERKEERSTEKENS

Artikel 5.01

Vaststelling van de verkeerstekens

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

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

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

Artikel 5.02

Aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens

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

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

HOOFDSTUK 6

VAARREGELS

Artikel 6.01

Begripsbepalingen

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :
 - a) recht tegen elkaar insturen : het elkaar naderen van twee schepen op koersen, die recht of vrijwel recht tegen elkaar in liggen, zò, dat gevaar voor aanvaring bestaat ;
 - b) oplopen : het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan dwars van dat schip.
2. Indien een schip in twijfel verkeert of een situatie, zoals bedoeld in het eerste lid onder a) en b) bestaat, moet het aannemen dat zulks het geval is en moet het dienovereenkomstig handelen.

Artikel 6.02

Kleine schepen - Algemene bepalingen

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

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

Artikel 6.03

Algemene beginselen

1. Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.
2. Bij een samenstel mogen de tekens, voorgeschreven bij artikel 6.05, slechts worden getoond door het schip, aan boord waarvan zich de schipper van het samenstel bevindt.
3. Bij naderen op tegengestelde koersen dan wel bij voorbijlopen mag het schip waarvan de koers elk gevaar voor aanvaring uitsluit zijn koers noch zijn snelheid zodanig wijzigen, dat daaruit gevaar voor aanvaring kan ontstaan.
4. Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid aanhouden.

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

Artikel 6.03a

Koers kruisen

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

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

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

- het motorschip uitwijken voor het andere schip,
- en
- het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.

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

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

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

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

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

Artikel 6.04

Recht tegen elkaar insturen - Hoofdregel

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

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

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

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

Artikel 6.05

Recht tegen elkaar insturen

1. Indien een opvarend s , en een afvarend schip recht tegen elkaar insturen, moet het opvarende schip voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van andere schepen daarbij in aanmerking genomen.
2. Het opvarende schip dat daartoe aan bakboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, toont geen teken.
3. Het opvarende schip dat daartoe aan stuurboord voor het afvarende schip de weg vrijlaat, moet tijdig aan stuurboord tonen :
 - een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is,
en
 - een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

toddat het voorbijvaren heeft plaatsgehad.

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

4. Zodra is te vrezen, dat de bedoeling van het opvarende schip niet door het afvarende schip is begrepen, moet het opvarende schip geven :
 - één korte stoot, indien het voorbijvaren bakboord op bakboord dient te geschieden ;
 - twee korte stoten, indien het voorbijvaren stuurboord op stuurboord dient te geschieden.
5. Het afvarende schip moet voorbijvaren aan de zijde van het opvarende schip aan welke de weg wordt vrijgelaten. Het afvarende schip moet daartoe de tekens en het geluidsein die het opvarende schip toont of geeft herhalen.
6. Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.06 - 6.08 - (niet overgenomen)

Artikel 6.09

Vorbijlopen - Algemene bepalingen

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

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

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

Artikel 6.10

Vorbijlopen

1. De oploper moet aan bakboord van de opgelopene voorbijlopen. Indien daartoe ruimte is, mag echter de oploper aan stuurboord van de opgelopene voorbijlopen.
2. Indien een zeilschip een ander zeilschip oploopt, moet het, zo mogelijk, aan loef voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een zeilschip, niet zijnde een klein schip, dat een klein zeilschip oploopt.

Een schip dat door een zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen. Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein zeilschip.
3. Indien voorbijlopen mogelijk is zonder dat de opgelopene zijn koers wijzigt, behoeft de oploper geen geluidsein te geven, maar mag hij dit geven.

4. Indien echter het voorbijlopen niet kan geschieden zonder dat de opgelopen zijn koers wijzigt, dan wel indien is te vrezen dat de opgelopen de bedoeling van de oploper om voorbij te lopen niet heeft begrepen, en deswege gevaar voor aanvaring bestaat, moet de oploper geven :
 - a) twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten, zo hij aan bakboord van de opgelopen wil voorbijlopen ;
 - b) twee lange stoten gevolgd door één korte stoot, zo hij aan stuurboord van de opgelopen wil voorbijlopen.

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

Hij mag daartoe geven :

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

6. Indien het voorbijlopen niet aan de door de oploper gewenste zijde maar wel aan de andere zijde kan geschieden, moet de opgelopen geven :
 - a) één korte stoot, zo het voorbijlopen aan zijn bakboordszijde mogelijk is ;
 - b) twee korte stoten, zo het voorbijlopen aan zijn stuurboordszijde mogelijk is.

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

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

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

7. Indien het voorbijlopen zonder gevaar niet mogelijk is, moet de opgelopen vijf korte stoten geven.
8. Het derde tot en met zevende lid zijn niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip, noch tussen kleine schepen onderling.

Artikelen 6.11 - 6.12 - (niet overgenomen)

Artikel 6.13

Keren

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

2. Indien daardoor een ander schip zou worden genoodzaakt zijn koers of zijn snelheid te wijzigen, moet het schip dat wil keren dit tijdig tevoren aankondigen door het geven van :
 - één lange stoot gevolgd door één korte stoot, zo het over stuurboord wil keren ;
 - één lange stoot gevolgd door twee korte stoten, zo het over bakboord wil keren.
3. Het andere schip moet dan voorzover nodig en mogelijk zijn koers of zijn snelheid wijzigen om het keren zonder gevaar te kunnen doen geschieden.
4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling is van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.14

Gedrag bij vertrek

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

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

Artikel 6.15

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

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

Artikel 6.16

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Het andere schip moet dan zo nodig zijn koers of zijn snelheid wijzigen.
4. Tussen een klein schip en een ander schip zijn de voorgaande leden niet van toepassing. Tussen kleine schepen onderling zijn van de voorgaande leden alleen het eerste en het derde lid van toepassing.

Artikel 6.17

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

1. Een schip mag slechts met een ander schip op gelijke hoogte varen, indien de beschikbare ruimte dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart toelaat.
2. Een schip mag niet langszijde komen van een varend schip, daaraan vastmaken of zich in het kielzog daarvan laten meevoeren zonder uitdrukkelijke toestemming van de schipper daarvan.

Artikel 6.18

Verbod om ankers, kabels of kettingen te laten slepen

1. Een schip mag niet een anker, een kabel of een ketting laten slepen.
2. Dit verbod geldt niet voor een schip dat zich verplaatst op een ligplaats of dat een manoeuvre uitvoert.

Artikel 6.19

Zich laten drijven

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

Artikel 6.20

Hinderlijke waterbeweging

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

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

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

Artikel 6.21

Manoeuvreerbaarheid van samenstellen

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

Artikelen 6.22 - 6.29 - (niet overgenomen)

Artikel 6.30

Algemene bepalingen voor het varen bij slecht zicht

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

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

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

2. Wanneer in verband met de mate van beperking van het zicht, met de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen of met de plaatselijke omstandigheden de vaart niet zonder gevaar kan worden voortgezet, moet een schip op de dichtstbijzijnde geschikte plaats gaan stilliggen.
3. Teneinde te beoordelen of de vaart al dan niet zonder gevaar kan worden voortgezet en teneinde de aan te houden snelheid te bepalen, mag een schip, dat gebruik maakt van radar, de waarneming met radar in aanmerking nemen. Het moet hierbij rekening houden met de vermindering van het zicht die de schippers van andere schepen ondervinden.
4. Het derde lid is niet van toepassing op een sleep, die vóór stroom vaart.
5. Een schip moet bij het gaan stilliggen het vaarwater zoveel mogelijk vrijmaken.
6. Een schip dat de vaart voortzet, moet zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord houden. Artikel 6.05 is niet van toepassing op het varen bij slecht zicht.

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

Artikel 6.31

Geluidsein van een schip dat stilligt of dat is vastgevaren

1. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats gestrekt langs de zijde van het vaarwater stilligt, moet het geluidsein van een naderend schip telkens beantwoorden door het geven van één reeks klokslagen.
Het schip mag dit sein geven zonder dat het geluidsein van een naderend schip wordt gehoord.
2. Een schip, dat in het vaarwater of in de nabijheid daarvan op een gevaarlijke plaats stilligt en dat zich niet gestrekt langs de zijde van het vaarwater bevindt, moet geven één reeks klokslagen.
Het schip moet dit sein herhalen met tussenpozen van ten hoogste één minuut.
3. De verplichting, bedoeld in het eerste en in het tweede lid, geldt niet voor een schip dat in een haven stilligt, of dat stilligt op een door de bevoegde autoriteit daartoe aangewezen plaats.

Artikel 6.32 - (niet overgenomen)

Artikel 6.33

Schepen die bij slecht zicht de vaart voortzetten

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

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

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

2. Een niet op radar varend klein schip is niet verplicht het in het eerste lid bedoelde mistsein te geven, doch het mag dit sein geven. Het sein mag worden herhaald.
3. Een niet op radar varend schip hetwelk hoort dat het voorlijker dan dwars een ander schip nadert, moet zijn snelheid verminderen tot een minimum waarbij het op koers kan worden gehouden en het moet uiterst voorzichtig manoeuvreren dan wel zo nodig stilhouden.

Artikel 6.33a

Snelheid

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

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

3. In afwijking van het eerste lid mag een schip varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever in de volgende vakken van de vaarweg :
 - a) nabij Eisden - Ternaaien :
 - tussen km 4.970 en km 5.970 ;
 - tussen km 5.970 en km 6.790, uitsluitend op de rechterhelft van de vaarweg ;

 - b) nabij Maaseik :
 - tussen km 59.500 en km 61.500.

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

Artikel 6.33b

Varen met snelle motorboten

Waterskiën

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

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

3. In de vakken van de vaarweg bedoeld in artikel 6.33a, derde lid, is het verboden met een grotere snelheid te varen dan 16 km/u :
 - a) vóór tien uur 's morgens ;
 - b) na zonsondergang ;
 - c) binnen een afstand van 20m uit de oever ;
 - d) binnen een afstand van 50m van een aanleginrichting ;
 - e) in de nabijheid van een sportevenement, een waterfeest of een soortgelijke gebeurtenis ;
 - f) bij een zicht van minder dan 150m.

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

Artikel 6.33c

Plankzeilen, zwemmen en duiken

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

Artikel 6.33d

Stiltezone voor sportvissers

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

Artikel 6.33e

Verboden activiteiten

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

HOOFDSTUK 7 -

REGELS VOOR HET LIGPLAATS NEMEN

Artikel 7.01

Algemene beginselen voor het ligplaats nemen

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

Artikel 7.02

Ligplaats nemen (ankeren en meren)

1. Een schip mag geen ligplaats nemen, met uitzondering van de volgende gevallen :
 - a) in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangegeven door de bevoegde autoriteit ;
 - b) op een ligplaats aangeduid door één der tekens E.5 tot en met E.7 (bijlage II) ;
 - c) in het geval bedoeld in artikel 6.30, tweede lid.

2. Een meerboei mag slechts worden uitgelegd in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit.
3. De bevoegde autoriteit kan van dit artikel ontheffing verlenen.

Artikelen 7.03 - 7.07 - (niet overgenomen)

Artikel 7.08

Toezicht

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

For Annexes I, II and III see page 102 of this volume - Pour le texte des Annexes I, II et III voir page 102 du présent Volume.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

CONVENTION ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME
DES PAYS-BAS PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION
ET DES ACTIVITÉS DE LOISIRS SUR LE MEUSE MITOYENNE

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

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

Sont convenus ce qui suit :

Article 1er

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

Article 2

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

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

Article 3

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

Article 4

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

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

Article 5

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

Article 6

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

Article 7

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

Article 8

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

En foi de quoi les soussignés, dûment mandaté à cet effet ont signé la présente Convention, le 6 janvier 1993, à Bruxelles, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Le Ministre des Affaires étrangères,
W. CLAES

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
L'Ambassadeur
H.J.M VAN NISPEN TOT SEVENAER

RÈGLEMENT DE LA NAVIGATION SUR LA MEUSE MITOYENNE

INTRODUCTION

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

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

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1.00. Champ d'application

Le présent règlement s'applique à la Meuse mitoyenne.

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

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

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

Article 1.01. Signification de quelques termes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d'un bâtiment pouvant transporter plus de 12 passagers;

h) Formation :

un convoi remorqué :

un convoi poussé;

une formation à couple;

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

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

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

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

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

Article 1.02. Le conducteur

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

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

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

Article 1.03. Devoirs de l'équipage

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

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

Article 1.04/1.05. Mesures de précaution et dérogation au règlement

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

Article 1.06. Utilisation de la voie navigable

1. La navigation est interdite à tout bâtiment ou formation dont :

la longueur est supérieure à 100m,

la largeur est supérieure à 12m, ou

le tirant d'eau est supérieur à 2,80m.

2. En cas d'inondation, de pénurie d'eau, de travaux ou de mesures prises dans l'intérêt général, les dimensions prévues au premier alinéa peuvent être réduites par l'autorité compétente.

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

Article 1.07. Chargement

1. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer s'il est chargé de telle façon qu'il s'enfonce au-delà du plan passant par la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2. Un bâtiment n'est pas admis à naviguer si son mode de chargement ou le nombre de passagers à bord met sa stabilité en danger ou entrave la vue depuis la timonerie.

Article 1.08

(non repris)

Article 1.09. Conduite d'un bâtiment

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

2. La disposition relative à la limite d'âge ne s'applique pas :

à un bâtiment à voile d'une longueur inférieure à 7 m;

à une menue embarcation mue par la force musculaire.

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

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

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

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

Article 1.10. Documents de bord

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

- a) le certificat de visite du bâtiment ou le document qui en tient lieu;
- b) le certificat de jaugeage du bâtiment.

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

Article 1.11. Règlement de bord

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

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

Article 1.12. Objets débordant sur les côtés des bâtiments --Perte d'objets -- Obstacles

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

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

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

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

Article 1.13. Protection des signaux de la voie navigable

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

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

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

Article 1.14. Dommages causés aux ouvrages d'art

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

Article 1.15. Interdiction de déverser des objets ou des substances dans la voie navigable

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

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

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

Article 1.16

(non repris)

Article 1.17. Bâtiments échoués ou coulés Déclaration des accidents

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

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

Article 1.18. Obligation de dégager la passe navigable

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

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

Article 1.19. Ordres particuliers

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

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

Article 1.20. Coopération avec les fonctionnaires

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

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

Article 1.21

(non repris)

Article 1.22. Prescriptions de caractère temporaire

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

Article 1.23. Organisation de manifestations et autorisation y afférente

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

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

CHAPITRE 2. MARQUES

Article 2.01. Marques d'identification des bâtiments, à l'exception des menues embarcations

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

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

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

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

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

Article 2.02. Marques d'identification des menues embarcations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dans le cas visé au point a) : hauteur d'au moins 150 mm, largeur de 100 mm, plein de 20 mm;

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

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

Article 2.02a. Equipement et construction des menues embarcations

1. Une menue embarcation faisant route, non destinée au transport de marchandises ou non utilisée à cette fin, doit avoir à son bord :

- a) une ou plusieurs pagaies ou rames;
- b) pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou un gilet de sauvetage;
- c) un filin de 30 mètres;
- d) une ou plusieurs amarres de 10 m;
- e) une ancre ou un grappin;
- f) une écope ou une pompe à main;
- g) une corne de brume ou un avertisseur sonore;
- h) un extincteur à poudre agréé, si la menue embarcation est motorisée.

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

- a) l'appareil à gouverner doit être en bon état et efficace;
- b) l'aménagement du canot et du moteur doit être tel qu'il évite tout risque d'incendie ou d'explosion et de gêne pour les environs à cause de la fumée, de la vapeur ou de l'odeur qu'il dégage;
- c) les gaz d'échappement doivent être évacués via un dispositif muni d'un silencieux adéquat;
- d) le canot automobile doit être muni d'un dispositif technique coupant immédiatement les moyens de propulsion en cas d'interruption de la conduite.

CHAPITRE 3. SIGNALISATION VISUELLE DES BÂTIMENTS

Article 3.01. Application

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

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

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

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

Article 3.01a. Définitions

Dans cet article, il convient d'entendre par :

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

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

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

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

e) hauteur :

soit : la hauteur au-dessus des limites inférieures des marques d'enfoncement indiquant le plan du plus grand tirant d'eau autorisé, tel que ce dernier est fixé pour un bâtiment naviguant sur le Rhin ou sur des voies navigables considérées comme équivalentes d'après les prescriptions relatives au plan du plus grand tirant d'eau autorisé pour des bâtiments de navigation intérieure;

soit : pour un bâtiment non pourvu de marques d'enfoncement : la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord.

Article 3.02. Feux

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

Article 3.03. Panneaux et pavillons

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

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

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

Article 3.04

Cylindres, ballons, cônes et bicônes

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

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

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

Article 3.05. Signaux interdits

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

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

Article 3.06. Feux de secours

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

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

Article 3.07. Feux, lumières ou projecteurs, ainsi que pavillons, panneaux et autres dispositifs interdits

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

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

Article 3.08. Feux devant être portés par des bâtiments motorisés isolés faisant route

1. Un bâtiment motorisé isolé doit porter :

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

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

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

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

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

Article 3.09. Feux devant être portés par des convois remorqués

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3.10

(non repris)

Article 3.11. Feux devant être portés par des formations à couple

Une formation à couple doit porter :

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

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

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

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

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

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

Article 3.12. Feux devant être portés par des bâtiments à voile

1. Un bâtiment à voile doit porter :

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

b) un feu de poupe.

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

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

Article 3.13. Feux devant être portés par des menues embarcations

1. Une menuette embarcation motorisée isolée doit porter :

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

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

b) des feux de côté. Ces feux peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent être placés : soit, comme le prescrit l'article 3.08, premier alinéa, point b);

soit, l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne, dans l'axe longitudinal du bâtiment, à la proue ou près de la proue;

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

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

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

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

4. Une menuette embarcation à voile doit porter :

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

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

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

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

Articles 3.14-3.17

(non repris)

Article 3.18. Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments incapables de manoeuvrer

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

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

Article 3.19

(non repris)

Article 3.20. Feux devant être portés par des bâtiments en stationnement

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

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

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

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

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

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

d) qui stationne à un endroit sûr.

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

Articles 3.21-3.26

(non repris)

Article 3.27. Feux devant être portés par des engins flottants au travail et par des bâtiments échoués ou coulés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3.28. Feux supplémentaires devant être portés par des bâtiments dont les ancres peuvent présenter un danger pour la navigation

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

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

Article 3.29. Signalisation de jour des convois remorqués

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

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

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

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

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

Article 3.30. Signalisation de jour de bâtiments utilisant en même temps des voiles et un moteur

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

Articles 3.31-3.34

(non repris)

Article 3.35. Signalisation de jour supplémentaire des bâtiments incapables de manoeuvrer

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

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

Articles 3.36-3.40

(non repris)

Article 3.41. Signalisation de jour des engins flottants au travail ainsi que des bâtiments échoués ou coulés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3.42. Signalisation de jour supplémentaire des ancrs des bâtiments qui peuvent présenter un danger pour la navigation

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

Article 3.43 et 3.44

(non repris)

Article 3.45. Signalisation supplémentaire des bâtiments des autorités de contrôle

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

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

Article 3.46. Signaux de détresse

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

un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement;

un feu agité circulairement;

des fusées, bombes, fusées à parachute, signaux fumigènes ou flammes;

un pavillon avec au-dessus ou en dessous un ballon ou un dispositif similaire;

des volées de cloche ou des sons prolongés répétés.

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

Articles 3.47-3.54

(non repris)

CHAPITRE 4. SIGNALISATION SONORE DES BÂTIMENTS

Article 4.01. Généralités

1. Les signaux sonores à utiliser sont les suivants :

son très bref : signal sonore d'une durée d'environ un quart de seconde;

son bref : signal sonore d'une durée d'environ 1 seconde;

son prolongé : signal sonore d'une durée d'environ 4 secondes;

coup de cloche : signal sonore émis à l'aide de la cloche du bâtiment.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4.02. Usage des signaux sonores

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

un son prolongé : Attention.

un son bref : Je viens sur tribord.

deux sons brefs : Je viens sur bâbord.

trois sons brefs : Je bats en arrière.

quatre sons brefs : Je ne suis pas maître de ma manoeuvre.

une série de sons très brefs : Il y a risque d'abordage.

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

Article 4.03. Signaux sonores interdits

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

CHAPITRE 5. SIGNALISATION DE LA VOIE NAVIGABLE

Article 5.01. Définition des signaux de navigation

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

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

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

Article 5.02. Mise en place ou enlèvement de signaux de navigation

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

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

CHAPITRE 6. RÈGLES DE ROUTE

Article 6.01. Définitions

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

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

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

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

Article 6.02. Menues embarcations Généralités

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

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

Article 6.03. Principes généraux

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

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

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

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

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

Article 6.03a. Routes qui se croisent

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

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

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

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

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

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

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

quand les deux embarcations reçoivent le vent d'un bord différent, celle qui reçoit le vent de bâbord s'écarte de la route de l'autre;

quand les deux embarcations reçoivent le vent du même bord, celle qui est au vent s'écarte de la route de celle qui est sous le vent;

quand une embarcation qui reçoit le vent de bâbord voit une autre embarcation au vent et ne peut déterminer avec certitude si cette autre embarcation reçoit le vent de bâbord ou de tribord, la première s'écarte de la route de l'autre.

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

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

Article 6.04. Rencontre droit devant Règles principales

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

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

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

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

Article 6.05. Rencontre droit devant

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

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

3. Le montant qui laisse la route de l'avalant à tribord doit, à temps, montrer à tribord : un panneau bleu, clair visible de l'avant et de l'arrière, et un feu clair blanc, scintillant, visible sur tout l'horizon, et ce, jusqu'à ce que le passage soit effectué.

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

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

un son bref, lorsque le passage doit s'effectuer sur bâbord;

deux sons brefs, lorsque le passage doit s'effectuer sur tribord.

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

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

Articles 6.06-6.08

(non repris)

Article 6.09. Dépassement Généralités

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

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

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

Article 6.10. Dépassement

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

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

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

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

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

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

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

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

A cette fin, il peut émettre :

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

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

- a) un son bref, lorsque le dépassement est possible par son bâbord;
- b) deux sons brefs, lorsque le dépassement est possible par son tribord.

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

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

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

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

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

Articles 6.11-6.12

(non repris)

Article 6.13. Virage

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

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

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

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

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

Article 6.14. Conduite au départ

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

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

Article 6.15. Interdiction de s'engager dans les intervalles entre les éléments d'un convoi remorqué

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

Article 6.16. Ports et voies affluentes : entrée et sortie, sortie suivie d'une traversée de la voie principale

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

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

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

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

trois sons prolongés suivis de deux sons brefs, lorsque, pour entrer ou après la sortie, il doit se diriger sur bâbord;

trois sons prolongés, lorsqu'après la sortie il va traverser la voie navigable.

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

un son prolongé suivi d'un son bref, s'il veut venir sur tribord;

un son prolongé suivi de deux sons brefs, s'il veut venir sur bâbord.

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

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

Article 6.17. Navigation à la même hauteur; interdiction de naviguer côte à côte

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

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

Article 6.18. Interdiction de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes

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

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

Article 6.19. Navigation à la dérive

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

Article 6.20. Remous

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

a) devant l'entrée d'un port;

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

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

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

Article 6.21. Manoeuvrabilité des formations

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

Articles 6.22-6.29

(non repris)

Article 6.30. Règles générales de navigation par mauvaise visibilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6.31. Signal sonore émis par un bâtiment en stationnement ou échoué

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

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

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

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

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

Article 6.32

(non repris)

Article 6.33. Bâtiments poursuivant leur route par mauvaise visibilité

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

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

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

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

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

Article 6.33a. Vitesse

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

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

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

a) Près d'Eisden Lanaye :

entre les cumulées 4.970 et 5.970;

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

b) Près de Maaseik :

entre les cumulées 59.500 et 61.500.

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

Article 6.33b. Navigation des canots automobiles rapides Ski nautique

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

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

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

- a) avant 10 heures du matin;
- b) après le coucher du soleil;
- c) à une distance de moins de 20 m de la rive;
- d) à une distance de moins de 50 m d'un ponton;
- e) à proximité de l'endroit où se tient un événement sportif, une fête nautique ou un événement similaire;
- f) par une visibilité inférieure à 150 m.

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

Article 6.33c. Planche à voile, baignade et plongée

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

Article 6.33d. Zone de silence pour pêcheurs

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

Article 6.33e. Activités interdites

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

CHAPITRE 7. RÈGLES DE STATIONNEMENT

Article 7.01. Principes généraux relatifs au stationnement

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

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

Article 7.02. Stationnement (ancrage et amarrage)

1. Un bâtiment ne peut pas stationner, sauf dans les cas suivants :
 - a) dans une section ou à un endroit de la voie navigable désignés à cet effet par l'autorité compétente;
 - b) dans une aire de stationnement indiquée par un des signaux E.5 à E.7 y compris (annexe II);
 - c) dans le cas visé à l'article 6.30, deuxième alinéa.
2. Une bouée d'amarrage peut uniquement être placée dans une section ou à un endroit de la voie navigable, désignés à cet effet par l'autorité compétente.
3. L'autorité compétente peut dispenser des dispositions du présent article.

Articles 7.03-7.07

(non repris)

Article 7.08. Garde

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

BIJLAGE I

ANNEXE I

De bevoegde autoriteit, bedoeld in dit reglement, is :

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

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :

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

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
1.12 derde en vierde lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of andere ambtenaar belast met de handhaving van het reglement	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd, de betrokken gezagvoerder van een patrouillevaartuig of de betrokken ambtenaar van Rijks- of gemeentepolitie ;
1.12 deuxième et troisième alinéas	le garde concerné, le conducteur concerné ou tout autre fonctionnaire chargé de veiller à l'application du règlement	le garde de canal concerné, le chef de district concerné, le commandant d'un patrouilleur concerné ou l'officier de la police nationale ou communale concerné
1.13 tweede en derde lid	idem	idem
1.13 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
1.14	idem	idem
1.15 derde lid	idem	idem
1.15 troisième alinéa	idem	idem
1.17 eerste lid	idem	idem
1.17 premier alinéa	idem	idem
1.19 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur, de betrokken hoofdingenieur of de andere betrokken agent van de waterweg	idem
1.19 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné, l'ingénieur en chef concerné ou tout autre agent des voies navigables concerné	idem

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

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
3.27 derde lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
3.27 troisième alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
3.41 derde lid	idem	idem
3.41 troisième alinéa	idem	idem
5.02 eerste lid	de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen na overleg met de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg	de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg na overleg met de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen
5.02 premier alinéa	l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg	l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg, après concertation avec l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné
6.31 derde lid	idem	idem
6.31 troisième alinéa	idem	idem
6.33a vierde lid	idem	idem
6.33a quatrième alinéa	idem	idem

In artikel :	Voor België :	Voor Nederland :
à l'article :	Pour la Belgique :	Pour les Pays-Bas :
7.02 eerste lid	de betrokken wachter, de betrokken conducteur of de betrokken hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen	de betrokken kanaalmeester, het betrokken dienstkringhoofd of de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg
7.02 premier alinéa	le garde concerné, le conducteur concerné ou l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées concerné	le garde de canal concerné, le chef de district concerné ou l'ingénieur en chef-directeur du "Rijkswaterstaat" à la direction du Limbourg
7.02 tweede en derde lid	idem	idem
7.02 deuxième et troisième alinéas	idem	idem
7.08	idem	idem

BIJLAGE II

ANNEXE II

VERKEERSTEKENS

SIGNAUX DE NAVIGATION

A. VERBODSTEKENS

A. SIGNAUX D'INTERDICTION

Opmerking :

Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

A.1

In-, uit- of doorvaren verboden (algemeen teken)



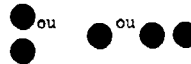
A.1

Entrée, sortie ou passage interdit (signal général)

of

ou

lichten

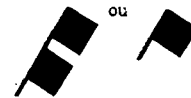


feux

of

ou

vlaggen



pavillons

(*) Het gebruik van twee boven elkaar geplaatste lichten of vlaggen duidt een verbod van langere duur aan.

(*) L'emploi de deux feux ou pavillons superposés indique une interdiction de longue durée.

A.1a

Buiten gebruik gestelde gedeelten van de vaarweg ; vaarverbod, niet geldend voor een klein schip dat geen motorschip is.



A.1.a

Parties désaffectées de la voie navigable ; interdiction de naviguer ne s'appliquant pas à une menue embarcation non motorisée.

A.2

Voorbijlopen verboden



A.2

Interdiction de dépasser

A.3 - (niet overgenomen)

A.3 - (non repris)

A.4

Onmoeten en voorbijlopen verboden.



A.4

Interdiction de croiser et de dépasser.

A.5

Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.5

Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.5.1

Verboden ligplaats te nemen (ankeren en meren) binnen de in meters aangegeven breedte te rekenen vanaf het bord.



A.5.1.

Interdiction de stationner (ancrage et amarrage) sur la largeur indiquée en mètres (comptée à partir de ce signal).

A.6

Verboden te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.6

Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.7

Verboden te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



A.7

Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

A.8 Verboden te keren



A.8 Interdiction de virer

A.9

Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken.

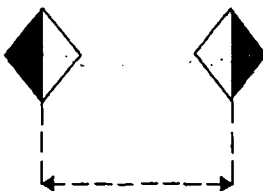


A.9

Interdiction de causer des remous.

A.10

Verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen.



A.10

Interdiction de naviguer en dehors des limites indiquées.

A.11 - (niet overgenomen)

A.11 - (non repris)

A.12
Verboden voor motorschepen.



A.12
Navigation interdite aux bâtiments motorisés.

A.13
Verboden voor kleine schepen.



A.13
Navigation interdite aux petites embarcations.

A.14
Verboden te waterskiën.



A.14
Pratique du ski nautique interdite.

A.15
Verboden voor zeilschepen.



A.15
Navigation interdite aux bâtiments à voile.

A.16
Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen.



A.16
Navigation interdite aux bâtiments mus par la force musculaire.

A.17
Verboden voor zeilplanken.



A.17
Pratique de la planche à voile interdite.

A.18
Einde van de toegelaten zone voor snelle motorboten.



A.18
Fin de la zone autorisée pour la navigation des canots automobiles rapides.

B. GEBODSTEKENS

B. SIGNAUX D'OBLIGATION

Opmerking :

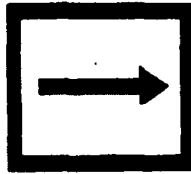
Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

B.1

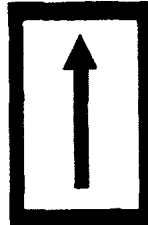
- a) Verplichting te varen in de richting aangegeven door de pijl



B.1

- a) Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

B.1 - b) idem



B.1 - b) idem

B.2

- a) Verplichting zich naar de bakboordszijde van het vaarwater te begeven.



B.2

- a) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à bâbord.

B.2

- b) Verplichting zich naar de stuurboordszijde van het vaarwater te begeven.



B.2

- b) Obligation de se diriger vers le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.3

- a) Verplichting de bakboordszijde van het vaarwater te houden.



B.3

- a) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à bâbord.

B.3

- b) Verplichting de stuurboordzijde van het vaarwater te houden.



B.3

- b) Obligation de tenir le côté de la passe navigable situé à tribord.

B.4

- a) Verplichting het vaarwater over te steken naar bakboord.



B.4

- a) Obligation de croiser la passe navigable vers bâbord.

B.4

- b) Verplichting het vaarwater over te steken naar stuurboord.



B.4

- b) Obligation de croiser la passe navigable vers tribord.

B.5

- Verplichting vóór het bord stil te houden onder bepaalde omstandigheden.



B.5

- Obligation de s'arrêter avant le signal dans certaines conditions.

B.6

- Verplichting de vaarsnelheid te beperken, zoals is aangegeven (in km/u).



B.6

- Obligation de respecter la limitation de vitesse indiquée (en km/h).

B.7

- Verplichting een geluidsein te geven.



B.7

- Obligation d'émettre un signal sonore.

B.8

- Verplichting bijzonder op te letten.



B.8

- Obligation d'observer une vigilance particulière.

C. BEPERKINGSTEKENS

C. SIGNAUX DE RESTRICTION

Opmerking :

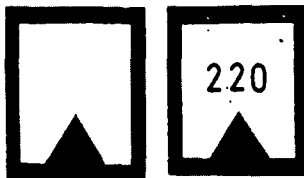
Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

C.1

bepikte waterdiepte ; eventueel de beschikbare diepte aangegeven in centimeters.

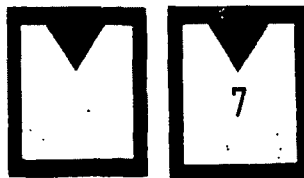


C.1

Profondeur d'eau limitée ; avec indication éventuelle de la profondeur disponible en centimètres.

C.2

Bepikte doorvaarthoogte ; eventueel de beschikbare doorvaarthoogte aangegeven in meters.

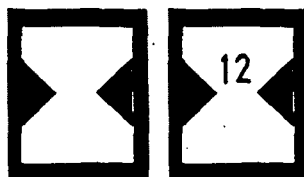


C.2

Hauteur libre limitée ; avec indication éventuelle de la hauteur libre disponible en mètres.

C.3

Bepikte breedte van doorvaart of vaarwater ; eventueel de beschikbare breedte aangegeven in meters.



C.3

Largeur limitée du chenal ou de la passe navigable ; avec indication éventuelle de la largeur disponible en mètres.

C.4

Vaartbepikingen ; vraag nadere inlichtingen.



C.4 Restrictions imposées à la navigation ; "renseignez-vous".

C.5

Het vaarwater bevindt zich op enige afstand van de oever ; het op het bord voorkomende getal geeft in meters de afstand aan die de schepen uit de oever dienen te blijven, gerekend vanaf het bord.



C.5 La passe navigable se trouve à une certaine distance de la rive ; le chiffre figurant sur le signal indique, en mètres, à quelle distance de la rive les bâtiments doivent être maintenus à partir dudit signal.

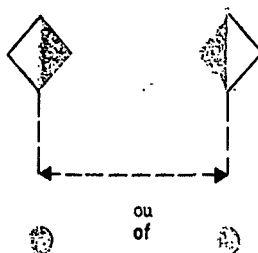
D. AANBEVELINGSTEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

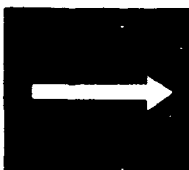
D.1 - (niet overgenomen)

D.2
Aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen.

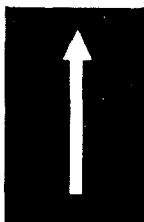


D.3
Aanbeveling te varen in de richting aangegeven door :

a) de pijl



b) idem



D. SIGNAUX DE RECOMMANDATION

Remarque :

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

D.1 - (non repris)

D.2
Recommandation de naviguer dans les limites indiquées.

D.3
Recommandation de suivre la direction indiquée par :

a) la flèche

b) idem

E. AANWIJZINGSTEKENS

E. SIGNAUX D'INDICATION

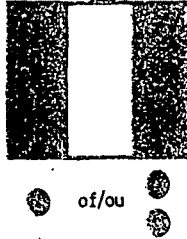
Opmerking :

Remarque :

Deze tekens kunnen worden aangevuld of verduidelijkt met bijkomende tekens, vermeld onder F.

Ces signaux peuvent être complétés ou explicités par des signaux additionnels mentionnés au point F.

E.1
In-, uit of doorvaren toegestaan (algemeen teken)



E.1
Entrée, sortie ou passage autorisé (signal général)

E.2
Hoogspanningslijn



E.2
Croisement d'une ligne à haute tension.

E.3 - E.4 - (niet overgenomen)

E.3 - E.4 - (non repris)

E.5
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.5
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5.1
Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) tot ten hoogste de aangegeven breedte, in meters gerekend vanaf het bord.



E.5.1
Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) sur une largeur maximale comptée à partir du signal et indiquée en mètres sur celui-ci.

E.5.2 - (niet overgenomen)

E.5.2 - (non repris)

E.5.3

Toestemming ligplaats te nemen (ankeren en meren) met ten hoogste het aangegeven aantal schepen langs zijde van elkaar, aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.5.3

Autorisation de stationner (ancrage et amarrage) pour le nombre maximum de bâtiments indiqué pouvant stationner bord à bord, du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.5.4 - E.5.15 - (niet overgenomen)

E.5.4 - E.5.15 - (non repris)

E.6

Toestemming te ankeren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.6

Autorisation d'ancrer du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.7

Toestemming te meren aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst.



E.7

Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé.

E.8 Plaats om te keren.



E.8 Aire de virage.

E.9 - E.10 - (niet overgenomen)

E.9 - E.10 - (non repris)

E.11

Einde van een verbod of een gebod geldend voor één richting of einde van een beperking.



E.11

Fin d'une interdiction ou d'une obligation valable pour un seul sens de navigation ou fin d'une restriction.

E.12 - (niet overgenomen)

E.12 - (non repris)

E.13

Drinkwater voor schepen



E.13

Poste d'eau potable pour bateaux.

E.14 Telefoon



E.14 Poste téléphonique

E.15

Motorschepen toegestaan.



E.15

Navigation autorisée pour les bâtiments motorisés.

E.16

Kleine schepen toegestaan.



E.16

Navigation autorisée pour les menues embarcations.

E.17

Waterskiën toegestaan.



E.17

Pratique du ski nautique autorisée.

E.18

Zeilschepen toegestaan.



E.18

Navigation autorisée pour les bâtiments à voile.

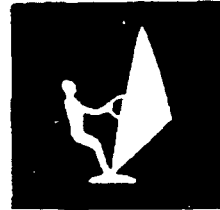
E.19

Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan.



E.20

Zeilplanken toegestaan.



E.21

Snelle motorboten (varen sneller dan 16km/u) toegestaan.



F. BIJKOMENDE TEKENS

Opmerking :

Deze tekens kunnen voorkomen ter aanvulling of verduidelijking van de tekens, vermeld onder A tot en met E.

F.1 - Afstandsaanduidingen :

Borden boven het hoofdteken, vermeldende na welke afstand (in meters, tenzij anders vermeld) het hoofdteken geldt.

Voorbeeld :

Maximum snelheid 7km/u, ingaande na 800m.

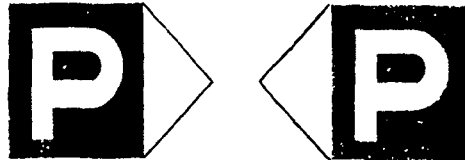


F.2 - Richtingaanduidingen :

Borden naast het hoofdteken, aangevende de richting van het vaarweggedeelte waarop het hoofdteken betrekking heeft. Hierop kan de lengte van het betreffende traject zijn vermeld (in meters, tenzij anders vermeld).

Voorbeelden :

Ligplaats nemen toegestaan op het gedeelte tussen de borden



F. SIGNAUX ADDITIONNELS

Remarque :

Ces signaux servent à compléter ou expliciter les signaux mentionnés aux points A à E.

F.1 - Indications de distance :

Panneaux placés au-dessus du signal principal, indiquant à partir de quelle distance (en mètres, sauf mention contraire) le signal principal s'applique.

Exemple :

Limitation de vitesse à 7km/h, à 800m.

F.2 - Indications de direction :

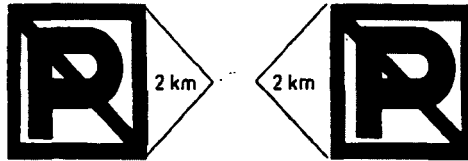
Panneaux placés à côté du signal principal, indiquant la direction de la partie de la voie navigable à laquelle le signal principal s'applique, et sur lequel peut être indiqué la longueur du trajet concerné (en mètres, sauf mention contraire).

Exemples :

Autorisation de stationner dans la partie comprise entre les panneaux

Ligplaats nemen verboden op het gedeelte tussen de borden (over 2km)

Interdiction de stationner dans la partie comprise entre les panneaux (sur 2km)



F.3 - Aanvullende aanduidingen :

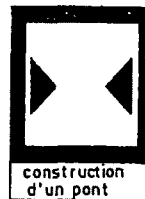
Borden onder het hoofdteken, waarop een nadere verklaring of aanwijzing is vermeld.

F.3 - Indications complémentaires :

Panneaux placés en dessous du signal principal et portant une explication ou une indication complémentaire.

Voorbeelden :

Versmalling in verband met brugbouw



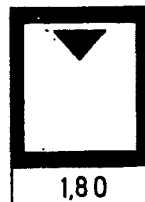
Rétrécissement dû à la construction d'un pont

Geef een lange stoot



Emettez un son prolongé

Beperkte doorvaarthoogte ; beschikbare hoogte verminderd met 1,80m



Hauteur limitée ; hauteur disponible réduite de 1,80m

Opletten, regeling scheepvaart



Attention, réglementation de la navigation



F.4 - Categorie aanduidingen :

F.4 - Indications de catégorie :

Borden onder het hoofdteken, aangevende de categorie waarvoor het hoofdteken geldt.

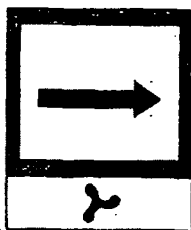
Panneaux placés en dessous du signal principal, indiquant à quelle catégorie de bâtiments le signal principal s'applique.

Voorbeelden :

Exemples :

Verplichte vaarrichting, geldend voor motorschepen

Obligation, pour les bâtiments motorisés, de suivre la direction indiquée par la flèche



Aanbevolen vaarrichting, geldend voor kleine schepen

Recommandation, pour les menues embarcations, de suivre la direction indiquée par la flèche



BIJLAGE III

ANNEXE III

MARKERING VAN HET VAARWATER

BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE

A) LATERALE MARKERING

A) MARQUES LATÉRALES

1. Hoofdmarkering

1. Marques principales

1.1. Rechterzijde

1.1. Côté droit

Vorm :

stompe boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of los steekbaken

Forme :

bouée cylindrique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime non liée

Kleur : rood

Couleur : rouge

Topteken : (*) rode cilinder

Voyant : (*) cylindre rouge

Licht : (*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Feu : (*)

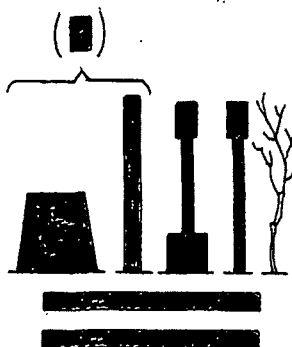
rouge isophase ou à éclats longs

Kenteken : (*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een even nummering

Indications : (*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation paire



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2 Linkerzijde

Vorm :

spitse boei, ton, sparboei, drijfbaken, kopbaken of bijeengebonden steekbaken

Kleur : groen

Topteken : (*)

groene kegel met de top naar boven gericht

Licht : (*)

groen isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

de beginletter(s) van de naam van het vaarwater en een oneven nummering

1.2 Côté gauche

Forme :

bouée conique, bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar, balise à tête ou arbre-balise à cime liée

Couleur : verte

Voyant : (*)

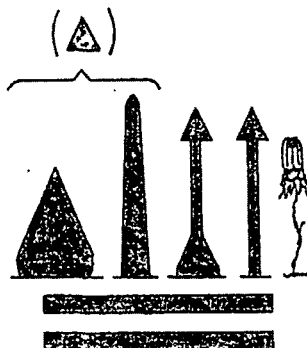
cône vert, avec la pointe dirigée vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

la(les) première(s) lettre(s) du nom de la passe navigable et une numérotation impaire



1.3 Splitsingen en kruisingen

Deze scheidingsmarkering ligt op de plaats waar de rode (stompe) en de groene (spitse) tonnenrijen elkaar snijden. Zij is altijd van een topteken voorzien.

1.3 Bifurcations et croisements

Ce balisage de séparation se situe à l'endroit où les alignements des bouées rouges (cylindriques) et des bouées vertes (coniques) se recoupent. Ces marques sont toujours pourvues d'un voyant.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Vorm :

bolvormige boei of ton, sparboei, drijf-
of kopbaken

Kleur :

rood-groen horizontaal gestreept

Topteken : rood-groene bol

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken :

de beginletters met een nummer van
beide vaarwaters, in alfabetische vol-
orde.

Forme :

bouée sphérique ou tonne, bouée à fu-
seau, bouée espar ou à tête

Couleur :

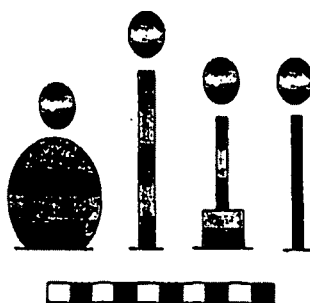
rouge et verte, à lignes horizontales

Voyant : sphère rouge et verte

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications :

les premières lettres suivies d'un numé-
ro des deux passes navigables concer-
nées, dans l'ordre alphabétique.



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

B) MARKERING GEVAARLIJKE PUNTEN EN OBSTAKELS

Gevaarlijke punten kunnen zijn :

koppen van kribben, uitstekende punten van de oever, lage gedeelten van de oever die overstroomd kunnen worden, vaste obstakels, e.d.

Obstakels kunnen zijn :

vastgevaaren of gezonken schepen, te water geraakte objecten, plaats van werkzaamheden in of nabij het vaarwater, e.d.

1. Buiten het vaarwater

1.1. Rechteroever

Dagmerk :

driehoekig rood teken met de punt naar beneden gericht

Licht : (*)

rood isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

B) BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES

Par points dangereux, il faut entendre :

têtes d'épis, points saillants de la rive, rives basses inondables, obstacles fixes, etc.

Par obstacles, il faut entendre :

bâtiments échoués ou coulés, objets perdus dans l'eau, chantiers de travaux dans la passe navigable ou à proximité de celle-ci, etc.

1. En dehors de la passe navigable

1.1. Rive droite

Signal :

panneau triangulaire rouge placé pointe en bas

Feu : (*)

rouge isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. 1, 2, 4, enz.

P.e. 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

driehoekig groen teken met de punt
naar boven gericht

Licht : (*)

groen isofaselicht of lang schitterlicht

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk
van de kleur

1.2. Rive gauche

Signal :

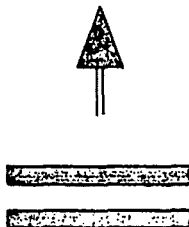
panneau triangulaire vert placé pointe
vers le haut

Feu : (*)

vert isophase ou à éclats longs

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendam-
ment de la couleur du signal



B.v. 3, 5, 6, enz.

P.e. 3, 5, 6, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.3. Splitsingpunt

Dagmerk :

het onder 1.1. genoemde teken boven
het onder 1.2. genoemde

Licht : (*) wit snel isofaselicht (2 s)

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1.
en 1.2.

1.3. Point de bifurcation

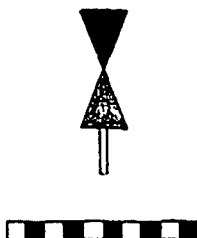
Signal :

le signal décrit au point 1.1. placé
au-dessus du signal décrit au point 1.2.

Feu : (*) blanc isophase rapide (2 s)

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle dé-
crite aux points 1.1. et 1.2. ci-dessus



B.v. : 7

P.e. : 7

Opmerkingen :

1. De lichten kunnen in plaats van de dagmerken voorkomen
2. De rode en groene lichten kunnen ook als vaarwegverlichting worden toegepast ; zij geven aldus het verloop van de oeverlijn aan.

Remarques

1. Les feux peuvent remplacer les signaux
2. Les feux rouges et verts peuvent également servir d'éclairage de la voie navigable, indiquant ainsi le tracé de la ligne de rive.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2. In of nabij het vaarwater

Hiervoor kunnen de volgende markerin-
gen worden gebruikt :

2.1. Laterale markering

2.2. Markering op (of nabij) het obstakel

2. Dans la passe navigable ou à proximité
de celle-ci

Dans ces cas, le balisage suivant peut
être utilisé :

2.1. Marques latérales

2.2. Marques placées sur l'obstacle ou à
proximité de celui-ci

Vrije zijde

Du côté où la passe
est libre

Dagmerk - Signal

twee groene dubbele
kegels boven elkaar

deux bicônes verts
superposés



Lichten - Feux

twee groene vaste
lichten boven elkaar

deux feux verts fixes
superposés



Niet vrije zijde

Du côté où la passe
n'est pas libre

een rode bol

une sphère rouge



een rood vast licht

un feu rouge fixe



of, met verplichting hinderlijke water-
beweging te vermijden :

ou, en cas d'obligation d'éviter de
créer des remous :

Vrije zijde

Du côté où la passe
est libre

Niet vrije zijde

Du côté où la passe
n'est pas libre

Dagmerk - Signal

een rood-wit bord (of
een rood-witte vlag)

un panneau rouge et
blanc (ou un pavillon
rouge et blanc)



een rood bord (of
een rode vlag)

un panneau rouge (ou
un pavillon rouge)

Lichten - Feux

een rood vast licht
boven een wit vast
licht

un feu rouge fixe
au-dessus d'un feu
blanc fixe



een rood vast licht

un feu rouge fixe

C) BIJZONDERE MARKERING

Deze markering is niet in de eerste plaats bestemd voor de navigatie, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, dat doorgaans is omschreven in nautische of andere daarvoor bestemde publicaties.

Deze betoning wordt bijvoorbeeld toegepast ter markering van verboden gebieden, bagger-, stort- en ankerplaatsen, voor het afbakenen van speciale gebieden zoals voor snelle motorboten, waterskiërs, zeilplanken, wedstrijden, e.d.

C) MARQUES SPECIALES

Ce balisage n'est pas destiné en premier lieu à la navigation, mais indique une zone ou un objet généralement défini dans les documents nautiques ou autres publications destinées à cet effet.

Ces marques sont utilisées, par exemple, pour indiquer des zones interdites, des zones de dragage, de mouillage et des lieux de dépôt, ainsi que pour délimiter des zones spéciales réservées, entre autres, aux canots automobiles rapides, à la pratique du ski nautique, à la planche à voile, aux compétitions, etc.

Opmerking

De bijzondere betoning moet door de door-
gaande scheepvaart, d.w.z. schepen die niet
een aldus gemarkeerd gebied als bestemming
hebben, aan dezelfde zijde worden gehouden
als de "gewone" betoning.

Vorm :

stompe, spitse of bolvormige boei, ton, spar-
boei, drijf- of kopbaken

Kleur : geel

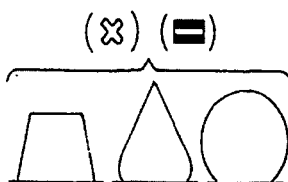
Remarque

La navigation de passage, c.-à-d. les bâti-
ments qui n'ont pas une zone ainsi balisée
pour destination, doivent tenir ces marques
spéciales du même côté que les marques
"ordinaires".

Forme :

bouée cylindrique, conique ou sphérique,
bouée tonne, bouée à fuseau, bouée espar
ou à tête

Couleur : jaune



Topteken : (*)

geel liggend kruis of, alleen in geval
van een verboden gebied, het verbodsteken
A.1 (bijlage II) in de vorm van een cilin-
der

Licht : (*)

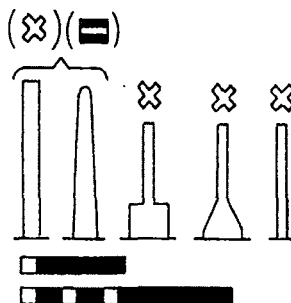
geel schitterlicht of groepschitterlicht, uitge-
zonderd het groepschitterlicht bestaande uit
2 schitteringen

Voyant : (*)

croix de Saint-André jaune ou, uniquement
dans le cas d'une zone interdite, le signal
d'interdiction A.1 (annexe II) en forme de
cylindre

Feu : (*)

jaune, à éclats ou à groupes d'éclats, à
l'exclusion d'un feu à éclats groupés par
deux



(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

Kenteken (*)

de aanduiding - of een afkorting daarvan - van het doel waarvoor de markering is gelegd, of een pictogram (teken van bijlage II onder A en E) dat de betekenis van het gebied aangeeft

Indications (*)

la mention - ou une abréviation en tenant lieu - du but du balisage mis en place ou un pictogramme (signal de l'annexe II, points A et E) indiquant la destination de la zone



B.v. : Gas

P.e. : Gaz



Bij voorbeeld

Par exemple

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

D) MARKERING INGANG VAN HAVENS
EN AFTAKKINGEN

De ingangen van havens, zijvaarten, aftakkingen, e.d. kunnen als volgt zijn gemarkeerd (invarend gezien) :

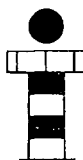
1. Indien voorzien van lichten

1.1. Bakboordszijde

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte (cilindervormige) lichtopstand

Licht : rood vast licht
of rood flikkerlicht

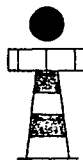


1.2. Stuurboordszijde

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte (kegelvormige) lichtopstand

Licht : groen vast licht
of groen flikkerlicht



D) BALISAGE DES ENTREES DES PORTS
ET D'EMBRANCHEMENTS

Les entrées de ports, d'affluents, d'embranchements et autres peuvent être balisées comme suit (du point de vue des bâtiments entrants) :

1. Si les marques sont dotées de feux

1.1. A bâbord

Signal :

balise lumineuse (cylindrique) à lignes horizontales rouges et blanches

Feu : rouge fixe
ou rouge scintillant

1.2. A tribord

Signal :

balise lumineuse (conique) à lignes horizontales vertes et blanches

Feu : vert fixe
ou vert scintillant

2. Indien niet voorzien van lichten

2. Si les marques ne sont pas dotées de feux

2.1. Bakboordszijde

2.1. A bâbord

Dagmerk :

rood-wit horizontaal gestreepte paal met rood cilindervormig topteken

Signal :

poteau à lignes horizontales rouges et blanches, avec voyant rouge cylindrique



2.2. Stuurboordszijde

2.2. A tribord

Dagmerk :

groen-wit horizontaal gestreepte paal met groen kegelvormig topteken

Signal :

poteau à lignes horizontales vertes et blanches, avec voyant vert conique



E) MARKERING LOOP VAN DE VAARGEUL

1. Ligging van de vaargeul

Deze tekens zijn geplaatst op die oever van een rivier, waarlangs (het diepste gedeelte van) de vaargeul loopt.

1.1. Rechteroever

Dagmerk :

vierkant rood teken met horizontaal witte band aan boven- en onderzijde, geplaatst op de vlakke zijde

Licht : (*)

rood onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

E) BALISAGE INDIQUANT LE COURS DU CHENAL

1. Position du chenal

Ces signaux sont placés sur la rive de la voie navigable que longe la partie la plus profonde du chenal.

1.1. Rive droite

Signal :

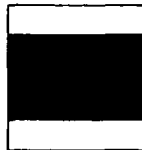
panneau carré rouge bordé de deux bandes horizontales blanches en haut et en bas du panneau

Feu : (*)

rouge, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. : 1, 2, 4, etc.

P.e. : 1, 2, 4, etc.

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

1.2. Linkeroever

Dagmerk :

vierkant teken, groen boven en wit onder, geplaatst op de punt

Licht : (*)

groen onderbroken licht, met verschillende perioden van de even en de oneven genummerde lichten

Kenteken : (*)

opeenvolgende nummering, onafhankelijk van de kleur

1.2. Rive gauche

Signal :

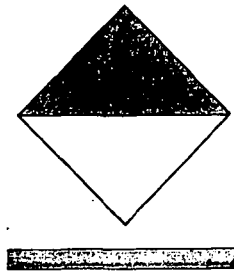
panneau carré placé sur la pointe, la moitié supérieure de couleur verte et la moitié inférieure de couleur blanche

Feu : (*)

vert, à occultations, avec périodes de lumière différentes pour les feux portant une numérotation paire et impaire

Indications : (*)

suite de numéros attribués indépendamment de la couleur du signal



B.v. : 3, 5, 6, etc.

P.e. : 3, 5, 6, etc.

2. Overgangen

De punten waar de vaargeul van de ene oever naar de andere overgaat kunnen aanvullend als volgt zijn gemarkeerd :

2. Traversées

Les points où le chenal passe d'une rive à l'autre peuvent, en outre, être signalés comme suit :

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.1. Rechteroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale zwarte balk in het midden, geplaatst op de vlakke zijde

Licht : (*) geel onderbroken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.1. Rive droite

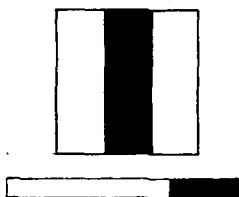
Signal :

panneau carré jaune, barré au centre d'une raie noire verticale

Feu : (*) jaune, à occultations

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B.v. : 8

P.e. : 8

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

2.2. Linkereroever

Dagmerk :

vierkant geel teken met verticale diagonale zwarte balk, geplaatst op de punt

Licht : (*) geel onderbroken licht

Kenteken : (*)

nummering aansluitend aan die van 1.1. en 1.2.

2.2. Rive gauche

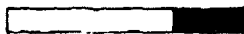
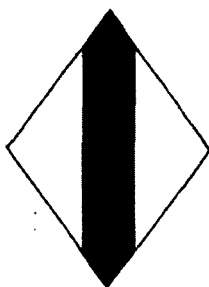
Signal :

panneau carré jaune, placé sur la pointe et barré d'une raie verticale noire

Feu : (*) jaune, à occultations

Indications : (*)

numérotation faisant suite à celle décrite aux points 1.1. et 1.2.



B.v. : 7

P.e. : 7

(*) Indien aanwezig

(*) Lorsque la marque en est dotée

[TRANSLATION - TRADUCTION]

CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REGULATING NAVIGATION AND LEISURE ACTIVITIES ON THE SHARED PART OF THE MEUSE

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Kingdom of the Netherlands

Considering that it is desirable to regulate navigation and opportunities for leisure activities on the shared part of the Meuse while taking into account as fairly as possible the interests of all the parties concerned,

Have agreed as follows:

Article 1

Navigation on the shared part of the Meuse and leisure activities on the river or its banks shall be permitted only in conformity with the provisions of the Regulations on Navigation on the Shared Part of the Meuse annexed to this Convention, referred to hereinafter as the "Regulations".

Article 2

The agents responsible under the legislation of each of the two countries for ensuring compliance with the Regulations shall be authorized to enter the territory of the other country in the performance of their functions.

The competent authorities of each country shall communicate in writing to the competent authorities of the other country the identity of the agents responsible for ensuring compliance with the Regulations.

Article 3

Any report of an infringement of the Regulations drawn up by an agent, as referred to in article 2, of either country shall have the same value as evidence as if it had been drawn up by a competent agent of the other country.

Article 4

1. Proceedings in respect of any infringement of the Regulations shall be instituted in the country in which it was committed. If the infringement continues in the other country, it shall be deemed to have been committed in the country in which it began.

2. When it is impossible to determine with certainty the country in which the infringement was committed, proceedings shall be instituted in respect of the infringement in the country in which the accused has his residence. If the accused does not reside either in the

Netherlands or in Belgium, proceedings shall be taken against him in the country whose agent notified the infringement and drew up the report.

Article 5

Any infringement of the Regulations shall be punishable in accordance with the relevant legislation in force in each of the two countries.

Article 6

Any amendment or addition to the Regulations or their replacement may be effected by means of an agreement concluded by exchange of diplomatic notes specifying inter alia the date of the entry into force of the amendment or addition.

Article 7

The provisions of the Belgian-Netherlands Regulations of 20 May 1843 on the implementation of article 9 of the Treaty of 19 April 1839 and of Chapter II, Section IV, of the Treaty of 5 November 1842 on navigation on the Meuse shall lapse on the entry into force of this Convention to the extent that they apply to the shared part of the Meuse and conflict with the provisions of this Convention.

Article 8

This Convention shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have notified each other of the completion of the necessary constitutional formalities in their respective countries.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized for this purpose, have signed this Convention on 6 January 1993 at Brussels, in duplicate in the French and Dutch languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

W. CLAES

Minister for Foreign Affairs

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

JHR. MR. H.J.M. VAN NISPEN TOT SEVENAER

Ambassador

REGULATIONS ON NAVIGATION ON THE SHARED PART OF THE MEUSE

INTRODUCTION

The numbering of the chapters and articles of these Regulations is based on the uniform European system of navigation rules and signs (European Code for Inland Waterways (CEVNI) adopted by resolutions of the United Nations Economic Commission for Europe (see resolution 24 of 15 November 1985) and on the Police Regulations (1983) concerning navigation on the Rhine, which are also based on that Code.

It should be pointed out in this connection that in some cases articles of the Code have been omitted and the article numbers are then accompanied by the reference "omitted", and that in other cases articles or paragraphs have been added and carry additional article numbers (see for example articles 6.33a et seq.).

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

Article 1.00. Scope of application

These Regulations shall apply to the shared part of the Meuse.

The shared part of the Meuse means the waters of the Meuse:

(a) From the frontier at frontier marker 45 (Lixhe) as far as the frontier at frontier marker 49 (Klein Ternaaien), including the corrected and standardized part - following the works referred to in article 2, paragraph 1 (f), of the Treaty for the improvement of the links between the Albert Canal and the Juliana Canal, concluded at Brussels on 24 February 1961 - but excluding the sections where the frontier cuts across the two elbow bends located furthest downstream;

(b) From the frontier at frontier marker 106 (Smeermaas-Borgharen) as far as the frontier at frontier marker 126 (Kessenich-Stevensweert).

Article 1.01. Meaning of certain terms

In these Regulations the following terms shall have the meaning indicated:

(a) Vessel: any vessel, including small craft having no displacement and seaplanes, used or capable of being used as means of water transport;

(b) Motorized vessel: a vessel equipped with mechanical means of propulsion, except craft whose engines are used only to cover short distances or to make them easier to handle while being towed or pushed;

(c) Sailing vessel: vessels proceeding under sail only. A vessel proceeding under sail and making use at the same time of its own engine is a motorized vessel;

(d) Towed convoy: a group consisting of one or more motorized vessels towing one or more vessels of different categories, floating material or floating establishments, with the

motorized vessels providing the propulsion or the propulsion and the steering of the vessels of different categories, floating material or floating establishments;

(e) Side-by-side formation: a group of vessels coupled side by side, none of which is placed in front of the motorized vessel propelling and steering the formation;

(f) Floating equipment: a floating structure carrying machinery used for work on waterways or in harbours;

(g) Small craft: a vessel less than 20 m long - the length being the distance between the fixed part of the hull located furthest forward of the bow and the fixed part of the hull located furthest abaft the stern, not counting the bowsprit, the topgallant and the stabilizer, except:

- Vessels constructed or equipped to tow, assist, push or propel in side-by-side formation vessels other than small craft;

- Vessels capable of carrying more than 12 passengers;

(h) Formation:

- A towed convoy;

- A pushed convoy;

- A side-by-side formation;

- A formation consisting of one or more motorized vessels and a motorized vessel proceeding alone, a pushed convoy or a side-by-side formation;

(i) Fast motorboat: a speedboat, jet-foil, racing motorboat, or other similar small craft proceeding or capable of proceeding at speeds of over 20 km/h;

(j) Waterway: the waters referred to in article 1.00;

(k) Channel: the part of a waterway which can actually be used for navigation;

(l) Competent authority: the official or agents referred to in annex I.

Article 1.02. Boatmaster

1. In these Regulations the term "boatmaster" means the person in charge of a vessel or formation.

2. Boatmasters shall be responsible for compliance with the provisions of these Regulations, except when such provisions confer that responsibility on another person.

3. The boatmaster of a vessel constituting part of a formation shall obey the orders of the formation's boatmaster. However, even without such orders he shall take all steps required by the circumstances for the proper handling of his vessel.

Article 1.03. Duties of crew

Crew members of a vessel shall carry out the orders given them by the boatmaster in the performance of his duties.

They shall assist in complying with the requirements of these Regulations.

Articles 1.04/1.05. Precautionary measures and derogation from the Regulations

In the interests of safety and good navigational practice and in the light of the circumstances in which a vessel or a formation finds itself, boatmasters shall take all steps prescribed by the art of navigation, even when in so doing they must derogate from the requirements of these Regulations or when there are no explicit requirements in the case.

Article 1.06. Use of the waterway

1. A vessel or formation shall be prohibited from navigating if:
 - Its length is greater than 100 m,
 - Its width is greater than 12 m, or
 - Its draught is greater than 2.80 m.
2. In the event of floods, low water levels, works, or measures carried out in the general interest, the dimensions specified in paragraph 1 may be reduced by the competent authority.
3. The competent authority may waive the provisions of this article.

Article 1.07. Load

1. A vessel shall not be allowed to proceed if it is loaded in such a way that it rides below the limit of its draught marks.
2. A vessel shall not be allowed to proceed if its stowage method or the number of passengers on board endangers its stability or obstructs the view from the wheelhouse.

Article 1.08 (omitted)

Article 1.09. Steering

1. A vessel shall be allowed to proceed only if a qualified person aged at least 16 years is at the helm.
2. The age-limit provision shall not apply:
 - To sailing vessels less than 7 m long;
 - To small craft propelled by muscle power.
3. By derogation from paragraph 1, a fast motorboat shall be allowed to proceed only if it is steered by a qualified person aged at least 18 years or by a qualified person aged at least 16 years assisted by a qualified person aged at least 18 years who is capable of steering.
4. If a fast motorboat is used to tow one or more water-skiers, the boatmaster must be accompanied by a crew member aged at least 15 years.
5. The boatmaster of a fast motorboat under way must be seated in the designated place.

6. A vessel shall be allowed to proceed only if the person at the helm is capable of giving and receiving all instructions and information directed to the wheelhouse or emanating therefrom. More specifically, he must have a sufficiently clear direct or indirect view and be able to hear sound signals; if this is not possible, another person shall be present and maintain a visual and auditory watch in order to keep the boatmaster informed.

Article 1.10. Ship's papers

1. Vessels intended for the transport of goods or used for that purpose shall carry on board the following papers:

- (a) A certificate of inspection or a document taking its place;
- (b) A tonnage certificate.

2. These documents shall be produced whenever requested by the competent authority.

Article 1.11. Navigation requirements

1. All vessels shall carry on board an up-to-date copy of these Regulations.

2. This article shall not apply to small craft without crew accommodation or to small craft without decks.

Article 1.12. Objects projecting beyond the sides of vessels - Loss of objects - Obstacles

1. No object shall project beyond the sides of a vessel, except when this does not constitute an obstruction or danger to navigation and cannot cause any damage to other vessels or permanent structures.

2. Anchors shall be fully weighed when not in use. Stock anchors shall be placed in-board.

3. When a vessel loses an object and this may cause an obstruction or danger to navigation, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority, specifying as accurately as possible the place where the object was lost. If possible, he shall also place a marker at the spot.

4. When a vessel encounters an obstacle in the waterway, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority, specifying as accurately as possible the place where the obstacle was encountered.

Article 1.13. Protection of waterway signs and marking.

1. Vessels shall not use sign and marking installations for mooring or warping. They shall not damage such installations or the navigation signs or marking which they bear or render them unfit for use.

2. When a vessel has displaced or damaged a navigation sign or marking, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority.

3. A boatmaster has a duty immediately to inform the nearest competent authority when he notices that a navigation sign or marking is not working or has been damaged.

Article 1.14. Damage to permanent structures

When a vessel has damaged a permanent structure, the boatmaster shall at once inform the nearest competent authority.

Article 1.15. Prohibition of discharge of objects or substances into the waterway

1. It is prohibited to throw, pour or drop or to allow the discharge into the waterway of any objects or substances which are likely to cause an obstruction or danger to navigation or to other users of the waterway or which may pollute the water.

2. It is prohibited to throw, pour or discharge into the waterway petroleum products, any form of waste, or mixtures of such substances.

3. If an object or substance mentioned in paragraphs 1 and 2 above enters the water accidentally, the office of one of the managers of the waterway or the nearest competent authority shall be informed at once. It is a further requirement to indicate as accurately as possible the nature of the object or substance and the place where it entered the water.

Article 1.16 (omitted)

Article 1.17. Grounded or sunken vessels - Declaration of accidents

1. When a vessel runs aground or sinks, the boatmaster shall inform the nearest competent authority as promptly as possible. The boatmaster or, when necessary, another crew member who has been ordered to do so shall remain on board the vessel or close to the site of the accident until the competent authority has authorized him to leave.

2. Unless it is obviously unnecessary and without prejudice to the obligation to display the day and night lights prescribed in articles 3.27 and 3.41, the boatmaster shall give warning as promptly as possible to approaching vessels at suitable points far enough from the site of the accident to enable the boatmasters of such vessels to take the necessary action in good time.

Article 1.18. Obligation to clear the channel

1. When a vessel has run aground or sunk, or when an object lost by a vessel causes total or partial obstruction of the channel, its boatmaster shall take the necessary steps to clear the channel as soon as possible.

2. A boatmaster whose vessel is in danger of sinking or becomes impossible to control shall be under the same obligation.

Article 1.19. Special instructions

1. The competent authority may give boatmasters special instructions in order to ensure safe and orderly navigation.
2. Boatmasters shall comply with such special instructions.

Article 1.20. Cooperation with officials

1. Boatmasters shall cooperate with the competent authority and shall in particular facilitate immediate boarding by officials in order to verify compliance with the requirements of these Regulations.
2. Boatmasters of fast motorboats shall produce the certificate referred to in article 2.02, paragraph 4, when first requested by officials responsible for ensuring the application of these Regulations.

Article 1.21 (omitted)

Article 1.22. Temporary requirements

Boatmasters shall comply with any temporary requirements which are issued by the competent authority in special cases in order to ensure safe and orderly navigation and which are communicated as navigation notices. Such requirements may constitute derogations from the provisions of these Regulations.

Article 1.23. Holding and authorization of public events

1. It is prohibited to hold sporting events, regattas or other public events without giving the competent authority sufficient notice.
2. If a public event such as the ones referred to in paragraph 1 is likely to endanger the safety of navigation or interrupt navigation, it is prohibited to hold it without having obtained authorization from the competent authority.

CHAPTER 2. MARKS

Article 2.01. Identification marks on vessels other than small craft

- I. A vessel shall not be allowed to proceed unless it carries on its hull or on permanently fixed boards or plates the following marks:
 - (a) Either the vessel's name, which may also be an emblem, or the name (or its usual abbreviation) of the organization to which it belongs followed, where applicable, by a number; this name shall be affixed to both sides of the vessel and, in the case of motorized vessels, it shall also be visible from astern;
 - (b) The vessel's home port, affixed either on both sides of the vessel or on its stern.

2. The marks referred to in paragraph 1 shall be of a light colour against a dark background or of a dark colour against a light background and inscribed in indelible and easily legible Latin characters and Arabic numerals. The height of the characters shall be not less than 20 cm for the name and not less than 15 cm for other marks, the width of the characters and the thickness of strokes being in proportion to the height.

3. This article shall not apply to small craft.

Article 2.02. Identification marks on small craft

1. Small craft shall not be allowed to proceed unless they carry the following marks:

(a) Either the craft's name, which may also be an emblem, or the name (or its usual abbreviation) of the organization to which the craft belongs followed, where applicable, by a number; this name shall be affixed on the outside of the craft in a light colour against a dark background or in a dark colour against a light background and in indelible and easily legible Latin characters and Arabic numerals;

(b) The name and domicile of the owner, which shall be displayed in a conspicuous position inside or outside the vessel.

2. However, ship's boats need bear, inside or outside, only particulars needed to identify the owner.

3. Without prejudice to the provisions of paragraph 2, paragraph 1 (b) shall not apply either to small craft propelled by muscle power or to sailing vessels less than 7 m long.

4. Without prejudice to the provisions of paragraph 1, fast motorboats shall also bear a special mark on both sides of the hull issued:

(a) Either by the "Rijksdienst voor het wegverkeer" in the Netherlands;

(b) Or by the Administration of one of the regions in Belgium.

The certificate or document relating to the identification mark issued to the owner shall be kept on board all motorboats when under way. The letters and numerals shall have the following dimensions:

- In the case referred to in subparagraph (a): at least 150 mm high, 100 mm wide, and 20 mm thick;

- In the case referred to in subparagraph (b): at least 210 mm high, 120 mm wide, and 40 mm thick.

The special mark mentioned above shall be displayed in easily legible and indelible characters of a light colour against a dark background or of a dark colour against a light background.

Article 2.02a. Equipment and construction of small craft

1. Small craft not intended for the transport of goods or not used for that purpose shall have on board when under way:

(a) One or more paddles or oars;

(b) For each person on board, within reach, either a lifebelt, a lifebuoy, a life-cushion or a life-jacket;

(c) A 30-metre line;

(d) One or more 10-metre lines;

(e) An anchor or grapnel;

(f) A bailer or hand-pump;

(g) A foghorn or other sound signalling device;

(h) An approved powder fire-extinguisher if the small craft is motorized.

2. Without prejudice to paragraph 1, fast motorboats shall be allowed to proceed only if they also satisfy the following conditions:

(a) The steering system shall be in good condition and working order;

(b) The boat shall be fitted out and its motor shall be positioned in such a way as to prevent any risk of fire or explosion or any environmental nuisance resulting from the emission of smoke, steam or odour;

(c) Exhaust gases shall be evacuated through a device equipped with an adequate silencer;

(d) Motorboats shall be equipped with a technical device which immediately cuts out the means of propulsion in the event of a steering breakdown.

CHAPTER 3. VISUAL SIGNALS (MARKING) ON VESSELS

Article 3.01. Application

1. By night, articles 3.08, 3.09, 3.11, 3.12, 3.13 and 3.18 shall apply to vessels under way and articles 3.20, 3.27 and 3.28 to stationary vessels.

2. By day, articles 3.29, 3.30 and 3.35 shall apply to vessels under way and article 3.41 and 3.42 to stationary vessels.

3. Articles 3.28 and 3.42 shall also apply to vessels, floating objects or floating establishments which are grounded.

4. When visibility problems arise, the visible signals prescribed for use by night shall also be displayed by day.

Article 3.01a. Definitions

In this article the following terms shall have the meaning indicated:

(a) Masthead light: a strong white light projecting a beam throughout a horizontal arc of 225° from the bow to 22°30' abaft the beam on each side;

(b) Side lights: a bright green light to starboard and a bright red light to port, each projecting a beam throughout a horizontal arc of 112°30' and throughout an arc of 22°30' abaft the beam on each side;

(c) Stern light: a bright or ordinary white light projecting a beam throughout a horizontal arc of 135° and throughout an arc of 67°30' along each side from the stern;

(d) Light visible from all directions: a light projecting a beam throughout a horizontal arc of 360°;

(e) Height:

- Either: the height above the lowest draught mark, indicating the level of the maximum authorized draught, as specified for vessels navigating on the Rhine or on waterways regarded as equivalent thereto according to the regulations on the maximum authorized draught of inland waterway vessels;

- Or: for vessels without draught marks: the height above the highest continuous deck or, failing that, above the gunwale.

Article 3.02. Lights

Unless otherwise provided, the lights which vessels must display under these Regulations shall show a continuous and uniform beam.

Article 3.03. Boards and flags

1. Unless otherwise provided, the boards and flags which vessels must display under these Regulations shall be rectangular.

2. They shall not be dirty and their colours shall not be faded.

3. They shall be large enough to be easily visible; this condition shall be considered to be satisfied in all cases if their length and width are each not less than 0.60 m.

Article 3.04. Cylinders, balls, cones and bicones

1. The cylinders, balls, cones and bicones which vessels must carry under these Regulations shall not be dirty and their colours shall not be faded. They may be replaced by devices having the same appearance when seen from a distance.

2. They shall be large enough to be easily visible; this condition shall be considered to be satisfied in all cases:

(a) For cylinders: if the height is not less than 80 cm and the diameter not less than 50 cm;

(b) For balls: if the diameter is not less than 60 cm;

(c) For cones: if the height is not less than 60 cm and the diameter at the base not less than 60 cm, and if the diameter at the base does not exceed the height;

(d) For bicones: if the length of the vertical axis is not less than 80 cm and the length of the horizontal axis not less than 50 cm, and if the length of the horizontal axis does not exceed the length of the vertical axis.

Article 3.05. Prohibited signs and marking

1. Vessels shall not display or carry signs or marking other than those prescribed in these Regulations and shall not use them otherwise than as prescribed in these Regulations.

2. For communication between vessels or between a vessel and the shore, use shall not be made of signals likely to cause confusion with the lights and signals prescribed in these Regulations.

Article 3.06. Emergency lights

When the lights which a vessel must carry under these Regulations are not functioning, they shall be replaced by emergency lights.

However, where the prescribed light is strong, the emergency light may be bright, and where the prescribed light is bright, the emergency light may be ordinary. Lights of the prescribed power shall be brought into operation again as soon as possible.

Article 3.07. Prohibited lamps, lights and searchlights and prohibited flags, boards and other devices

1. Vessels shall not use lamps, lights, searchlights, flags, boards or other devices likely to cause confusion with the lights or signals prescribed in these Regulations or likely to impair their visibility or identification.

2. Vessels shall not use their lamps, lights or searchlights in such a way that they cause dazzle constituting a danger or inconvenience to navigation.

Article 3.08. Lights to be carried by motorized vessels proceeding alone

1. Motorized vessels proceeding alone shall carry:

(a) A masthead light, placed forward in the fore-and-aft axis of the vessel and at a height of not less than 5 m. This height may be reduced to 4 m if the vessel is less than 40 m long;

(b) Side lights, each placed at the same height and in a line perpendicular to the vessel's fore-and-aft axis, at least 1 m lower than the masthead light;

(c) A stern light, placed aft in the vessel's fore-and-aft axis, high enough to be clearly visible from an overtaking vessel.

2. A single motorized vessel may carry, in the vessel's fore-and-aft axis, a second masthead light placed aft of the forward masthead light and at least 3 m higher than it, so that the horizontal distance between the two lights is equal to at least three times the vertical distance between them.

3. This article shall not apply to small craft.

Article 3.09. Lights to be carried by towed convoys

1. A motorized vessel leading a towed convoy shall carry:

(a) Two masthead lights, placed forward in the vessel's fore-and-aft axis, in a vertical line and separated by a gap of about 1 m, the upper masthead light being placed at the height specified in article 3.08, paragraph 1 (a), and so far as possible at least 1 m higher than the side lights;

(b) The side lights prescribed in article 3.08, paragraph 1 (b);

(c) A bright or ordinary yellow stern light, placed in the vessel's fore-and-aft axis and visible throughout the same horizontal arc as the stern light prescribed in article 3.08, paragraph 1 (c), in an appropriate position and high enough to be clearly visible from the towed units following the vessel.

2. Vessels in a towed convey other than the motorized vessels referred to in paragraph 1 shall carry a bright white light visible from all directions, placed at a height of at least 5 m.

This height may be reduced to 4 m if the vessel is less than 40 m long.

However, if a section of the towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, this light (these lights) shall be carried only by the two outside vessels of the row.

3. The vessel or vessels forming the last section of a towed convoy shall carry, in addition to the light or lights prescribed in paragraph 2, the stern light prescribed in article 3.08, subparagraph 1 (c).

However, if the last section of a towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, these lights shall be carried only by the two outside vessels of the row.

If the last section of a towed convoy consists of small craft, they shall not be taken into consideration for the purposes of this paragraph.

4. This article shall not apply to small craft towing only small craft or to the towing of small craft.

Article 3.10. (omitted)

Article 3.11. Lights to be carried by side-by-side formations

Side-by-side formations shall carry:

(a) A masthead light on each vessel. However, each non-motorized vessel may carry, instead of a masthead light, a bright white light visible from all directions, placed in a suitable position but not higher than the masthead light of the motorized vessels.

These lights must comply, respectively, with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (a), and article 3.09, paragraph 3;

(b) Side lights on the outer sides of the formation, placed so far as possible abreast of and at least 1 m lower than the lowest light referred to in paragraph (a).

These lights must also comply with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (b);

(c) A stern light on each vessel. This light must comply with the requirements of article 3.08, subparagraph 1 (c).

This article shall not apply to small craft propelling only small craft in a side-by-side formation or to small craft so propelled.

Article 3.12. Lights to be carried by sailing vessels

1. Sailing vessels shall carry:

(a) Side lights. They may be ordinary lights;

(b) A stern light.

These lights must comply with the requirements of article 3.08, subparagraphs 1 (b) and (c).

2. This article shall not apply to small craft.

Article 3.13. Lights to be carried by small craft

1. Motorized small craft proceeding alone shall carry:

(a) A masthead light placed in the vessel's fore-and-aft axis and at least 1 m higher than the side lights;

It shall, however, be a bright light instead of a strong one;

(b) Side lights. These lights may be ordinary lights. They shall be placed:

- Either as prescribed in article 3.08, subparagraph 1 (b);

- Or side by side or in the same lamp, in the vessel's fore-and-aft axis, at or near the bow;

(c) A stern light placed aft and high enough to be clearly visible from an overtaking vessel. This light need not be carried if, instead of the masthead light referred to in paragraph (a), the craft carries a bright white light visible from all directions.

1b. Motorized small craft without a deck, less than 7 m long and with a top speed not exceeding 13 km/h may carry an ordinary white light visible from all directions instead of the lights prescribed in paragraph 1.

2. Motorized small craft propelling only small craft shall carry the lights prescribed in paragraph 1.

3. Small craft in tow or propelled in side-by-side formation shall carry an ordinary white light visible from all directions. This paragraph shall not apply to ship's boats.

4. Small sailing craft shall carry:

- Either side lights and a stern light, the side lights being placed side by side or in the same lamp in the craft's fore-and-aft axis at or near the bow, and the stern light being placed aft. The side lights may be ordinary lights;

- Or side lights and a stern light in the same lamp placed at the top or on the upper part of the mast in the most visible position. This light may be an ordinary light;

- Or, if the craft is less than 7 m long, an ordinary white light placed high enough to be visible from all sides.

5. Small craft propelled by muscle power shall carry an ordinary white light visible from all directions.

Articles 3.14-3.17 (omitted)

Article 3.18. Additional lights to be carried by vessels unable to manoeuvre

1. A vessel which is unable to manoeuvre shall, if necessary, display as an additional light a swinging ordinary red light visible from all directions. However, small craft may display a white light.

2. If necessary, the vessel shall in addition give the regulation sound signals.

Article 3.19 (omitted)

Article 3.20. Lights to be carried by stationary vessels

1. A vessel directly or indirectly made fast to the bank shall carry an ordinary white light visible from all directions and placed on the channel side at a height of at least 3 m.

2. Stationary small craft, except ship's boats, shall carry an ordinary white light visible from all directions and placed in the most visible position.

3. The lights prescribed in this article need not be carried by a vessel:

(a) Which is stationary in a part of the waterway designated by the competent authority;

(b) Which is stationary in a part of the waterway on which navigation is impossible or prohibited;

(c) Which is directly or indirectly made fast to the bank and is sufficiently well lit from the bank;

(d) Which is stationary in a safe position.

4. This article shall not apply to the vessels referred to in article 3.27.

Articles 3.21-3.26 (omitted)

Article 3.27. Lights to be carried by floating establishments carrying out work and by grounded or sunken vessels

1. Floating establishments carrying out work and vessels carrying out work or taking soundings or measurements in the channel shall carry:

(a) On the side on which the channel is clear: two bright or ordinary green lights, visible from all directions and placed in a vertical line approximately 1 m apart;

(b) On the side on which the channel is not clear: a red light visible in all directions, at the same height and having the same power as the upper green light prescribed in subparagraph (a) above;

Or, if these vessels wish to be protected against wash as well:

(c) On the side on which the channel is clear: a bright or ordinary red light and a bright or ordinary white light, visible from all directions and placed in a vertical line approximately 1 m apart, the red light above and the white light below;

(d) On the side on which the channel is not clear: a red light visible from all directions, at the same height and having the same power as the red light prescribed in subparagraph 1 (c) above.

These lights shall be placed high enough to be visible from all sides.

2. A grounded or sunken vessel shall carry the lights prescribed in subparagraphs 1 (c) and (d). If the situation of a sunken vessel is such that the lights cannot be placed on the vessel itself, they shall be placed on boats or displayed in some other suitable manner.

3. The competent authority may waive the obligation to carry the lights prescribed in paragraph 1.

Article 3.28. Additional lights to be carried by vessels whose anchors may constitute a danger to navigation

1. Vessels whose anchor is cast in such a way that it may constitute a danger to navigation shall carry as an additional light: a second ordinary white light, visible from all directions and placed perpendicularly approximately 1 m below the light referred to in article 3.20.

2. Vessels shall mark an anchor referred to in paragraph 1 by a buoy fitted with an ordinary white light visible from all directions.

Article 3.29. Marking for towed convoys by day

1. A motorized vessel leading a towed convoy shall carry: a yellow cylinder bordered above and below by two bands, one black and one white - the white bands situated at the extremities of the cylinder - placed vertically in a forward position and high enough to be visible from all sides.

2. If a towed convoy comprises several motorized vessels which are not proceeding in line ahead, each of these vessels shall carry the cylinder prescribed in paragraph 1.

3. The vessel or vessels forming the last section of a towed convoy shall carry: a yellow ball, which shall be placed in a suitable position and high enough to be visible from all sides.

However, if the last section of a towed convoy comprises a row of more than two vessels coupled side by side, only the two outside vessels of the row shall carry the ball. If the last section of a towed convoy comprises small craft, these craft shall not be taken into consideration for the purposes of this paragraph.

4. This article shall not apply to small craft towing only small craft or to the towing of small craft.

Article 3.30. Marking by day for vessels using sails and an engine at the same time

Vessels proceeding under sail and using an engine at the same time shall carry: a black cone, point downwards, placed as high as possible and in the most visible position.

Articles 3.31-3.34 (omitted)

Article 3.35. Additional marking by day for vessels unable to manoeuvre

1. A vessel which is unable to manoeuvre shall, if necessary, display as additional marking a swinging red flag. This flag may be replaced by a board of the same colour.

2. If necessary, the vessel shall also give the regulation sound signals.

Article 3.36-3.40 (omitted)

Article 3.41. Marking by day for floating establishments carrying out work and for grounded or sunken vessels

1. Floating establishments carrying out work and vessels carrying out work or taking soundings or measurements in the channel shall carry:

(a) On the side on which the channel is clear: two green bicones placed in a vertical line approximately 1 m apart;

(b) On the side on which the channel is not clear: a red ball, at the same height as the upper green bicone prescribed in subparagraph (a) above;

Or, if these vessels wish to be protected against wash as well:

(c) On the side on which the channel is clear: a board, the upper half of which is red and the lower half white, or two boards placed in a vertical line, the upper one being red and lower one white;

(d) On the side on which the channel is not clear: a red board at the same height as the red and white board or red board prescribed in subparagraph (c) above.

These marks shall be placed high enough to be visible from all sides. The boards may be replaced by flags of the same colour.

2. Grounded or sunken vessels shall carry the marks prescribed in subparagraphs 1 (c) and (d). If the situation of a sunken vessel is such that the marks cannot be placed on the vessel itself, they shall be placed on boats or displayed in some other suitable manner.

3. The competent authority may waive the obligation to carry the markings prescribed in paragraph 1.

Article 3.42. Additional marking by day for the anchors of vessels which may constitute a danger to navigation

A vessel which has one or more anchors cast in such a way that they may constitute a danger to navigation shall mark each of these anchors with a yellow buoy.

Articles 3.43 and 3.44 (omitted)

Article 3.45. Additional marking for the vessels of the supervising authorities

Vessels of the supervising authorities may carry, as additional marking, an ordinary blue scintillating light visible from all directions.

This shall also apply to fire-fighting vessels rendering assistance or on their way to do so.

Article 3.46. Distress signals

1. A vessel in distress which wishes to request assistance shall display or give the following signals, either singly or in combination:

- A flag or any other suitable object waved in a circle;
- A light waved in a circle;
- Rockets, shells, parachute flares, smoke or fire signals;
- A flag having above or below a ball or any similar object;
- Peals of bells or repeated long blasts.

2. A vessel which wishes to request medical assistance shall sound: four short blasts, followed by one long blast.

Articles 3.47-3.54 (omitted)

CHAPTER 4. SOUND SIGNALS FOR VESSELS

Article 4.01. General

1. The following sound signals shall be used:

- Very short blast: sound signal lasting about a quarter of a second;
- Short blast: sound signal lasting about one second;
- Long blast: sound signal lasting about four seconds;
- Peal of bells: sound signal given by the vessel's bell.

The interval between two successive blasts shall be about one second. A series of very short blasts shall consist of at least six blasts, each lasting about a quarter of a second, the interval between the successive blasts being about a quarter of a second.

2. Sound signals other than peals of bells shall be given:

(a) On board motorized vessels, except small craft, by means of mechanically operated sound signalling devices in good working order, placed high enough for the sound signals to spread freely to the front end and, so far as possible, to the back;

(b) On board vessels other than motorized vessels and motorized small craft, either by means of mechanically operated sound signalling devices or by means of a suitable trumpet or horn.

3. Motorized vessels shall display a bright yellow light visible from all directions at the same time as giving a sound signal. This paragraph shall not apply to small craft or to bell rings or peals.

4. In the case of formations, sound signals shall be given only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

5. A peal of bells given by a vessel shall last about four seconds.

6. A peal of bells may be replaced by the repeated striking of metal on metal.

Article 4.02. Use of sound signals

1. Vessels, except small craft, shall, when necessary, indicate their manoeuvres by the following sound signals:

- One long blast: Attention;
- One short blast: I am coming to starboard;
- Two short blasts: I am coming to port;
- Three short blasts: I am moving astern;
- Four short blasts: I cannot control my movement;
- A series of very short blasts: There is a risk of collision.

2. If necessary, small craft shall give the signals "Attention" and "I cannot control my movement" and they may give one of the other general sound signals.

Article 4.03. Prohibited sound signals

Vessels shall not use either their sound signalling devices, or a trumpet or horn, except to give the sound signals specified in these Regulations and they shall not give these signals in circumstances other than the ones specified in these Regulations.

CHAPTER 5. WATERWAY SIGNS AND MARKING

Article 5.01. Definition of navigation signs and marking

1. Annex II defines the navigation signs and marking which may be placed on a waterway. These signs and marking are either prohibitory or mandatory, or recommendatory or informative. Annex II also defines the meaning of these signs and marking.

Annex III defines the navigation signs and marking which are used to mark the channel or obstacles in the channel and which may be placed in the channel.

2. Vessels shall be obliged to comply with prohibitory or mandatory signs and marking and to take account of recommendatory or informative signs or marking, as well as of signs marking the channel or obstacles in the channel.

Article 5.02. Installation and removal of navigation signs and marking

1. Navigation signs and marking as defined in article 5.01 may be installed by the competent authority or on its instructions in the interests of the safety and good order of navigation, as well as for the benefit of other users of the waterway.

2. It is prohibited to all but the competent authority or persons designated by it to install or remove a navigation sign or mark or to place any kind of object likely to cause confusion for navigation above, in or along the waterway.

CHAPTER 6. RULES OF THE ROAD

Article 6.01. Definitions

1. For the purposes of this chapter:

(a) "Meeting" means: the situation when two vessels are proceeding on courses directly or almost directly opposite, so that there is a danger of collision;

(b) "Overtaking" means: the situation when one vessel comes up to another vessel from a direction more than 22°30' abaft of the latter vessel's beam.

2. When a vessel cannot determine with certainty whether one of the situations described in subparagraphs 1 (a) and (b) obtains, it shall assume that it does in fact obtain and shall manoeuvre accordingly.

Article 6.02. Small craft - General provisions

1. For the purposes of this chapter, towed convoys or side-by-side formations consisting exclusively of small craft shall also be regarded as small craft.

2. If a rule of the road in these Regulations does not apply to small craft vis-à-vis other vessels, the small craft shall leave the other vessels enough room to hold their course and to manoeuvre; small craft shall not require such vessels to give way to them.

Article 6.03. General principles

1. Vessels are permitted to cross or overtake only when the channel is wide enough for simultaneous passage, taking all the local circumstances and the movements of other vessels into account.

2. In the case of formations, the signs prescribed in article 6.05 shall be displayed only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

3. In the case of crossing or overtaking, vessels on courses which preclude all danger of collision shall not change their course or speed in a manner which might give rise to danger of collision.

4. When a vessel is required to give way to another vessel, the latter vessel shall maintain its course and speed

When, for any reason whatsoever, the vessel which is required to maintain its course and speed finds itself so near the vessel which is required to give way that a collision cannot be avoided solely by a manoeuvre on the part of the latter vessel, the first vessel shall itself carry out the most appropriate manoeuvre to avoid a collision.

Article 6.03a. Crossing

1. If two vessels are crossing in such a manner that there is a danger of collision, the vessel which has the other vessel to starboard shall give way to the latter vessel and, if circumstances permit, avoid crossing ahead of it.

This provision shall not apply to small craft in relation to other vessels.

2. If a motorized small craft, a small sailing craft or a small craft propelled by muscle power are crossing in such a manner that there is a risk of collision, then by derogation from paragraph 1:

- The motorized craft shall give way to the other craft;
- The craft propelled by muscle power shall give way to the sailing craft.

However, a craft which is on the starboard side of the channel shall maintain its course.

3. When two sailing vessels are crossing in such a manner that there is a danger of collision, then by derogation from article 1:

- When each vessel has the wind on a different side, the vessel with the wind on the port side shall give way to the other;
- When both vessels have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall give way to the vessel to leeward;
- If a vessel which has the wind on the port side sees another vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or the starboard side, the first vessel shall give way to the other.

However, the vessel which is on the starboard side of the channel shall maintain its course.

4. This article shall not apply in the case of crossing following manoeuvres for turning, leaving an anchorage or mooring point, or crossing the main channel.

Article 6.04. Meeting - Normal rules

1. When two vessels meet, each of them shall veer to starboard so as to pass on the port side of the other.

This provision shall not apply to small craft in relation to other vessels.

2. When a motorized small craft, a small sailing craft or a small craft propelled by muscle power meet in such a manner that there is a risk of collision, the provisions of article 6.03a, paragraph 2, shall apply.

3. When two sailing vessels meet, the provisions of article 6.03a, paragraph 3, shall apply.

Article 6.05. Meeting

1. When a vessel proceeding upstream meets a vessel proceeding downstream, the vessel proceeding upstream shall, taking the local circumstances and the movements of other vessels into account, give way to the vessel proceeding downstream.

2. A vessel proceeding upstream which gives way to a vessel proceeding downstream on its port side shall display no visual signal.

3. A vessel proceeding upstream which gives way to a vessel proceeding downstream on its starboard side shall display to starboard, in good time:

- A light blue board visible from ahead and from astern, and
- A bright scintillating white light visible from all directions, until passing is completed.

A vessel proceeding upstream shall not continue to display these signals after passing is completed, except to indicate to another vessel proceeding downstream an intention to allow it to pass to starboard.

4. As soon as it appears that the intentions of a vessel proceeding upstream may not have been understood by a vessel proceeding downstream, the vessel proceeding upstream shall sound:

- One short blast when the passing is to be to port;
- Two short blasts when the passing is to be to starboard.

5. A vessel proceeding downstream shall pass on the side left clear by a vessel proceeding upstream. To this end, it shall repeat the visual signals and the sound signal displayed or sounded for its attention by the vessel proceeding upstream.

6. This article shall not apply either to small craft in relation to other vessels or to small craft among themselves.

Articles 6.06-6.08 (omitted)

Article 6.09. Overtaking - General provisions

1. A vessel shall not overtake another vessel until it has made certain that the manoeuvre can be accomplished without danger.

2. The vessel being overtaken shall facilitate overtaking in so far as it is necessary and possible. It shall slow down, if this is necessary to permit the overtaking to be accomplished without danger, quickly enough not to hamper the movements of other vessels.

This provision shall not apply to vessels, other than small craft, which are being overtaken by a small craft.

Article 6.10. Overtaking

1. The overtaking vessel shall pass to port of the vessel being overtaken. However, if there is sufficient room, the overtaking vessel may overtake to starboard of the vessel being overtaken.

2. In the case of two sailing vessels, the overtaking vessel shall, if possible, pass on the side on which the vessel being overtaken has the wind. This provision shall not apply to a small sailing craft which is overtaken by another vessel.

When a vessel is being overtaken by a sailing vessel, it shall facilitate overtaking on the side on which the overtaking vessel has the wind. This provision shall not apply to a small sailing craft overtaking another vessel.

3. If overtaking is possible without the vessel being overtaken changing its course, the overtaking vessel need give no sound signal, but it may do so.

4. However, when overtaking is impossible without the vessel being overtaken changing its course, or when it appears that the vessel being overtaken may not have noticed the intention to overtake and that this may cause a danger of collision, the overtaking vessel shall sound:

(a) Two long blasts followed by two short blasts if it wishes to pass to port of the vessel being overtaken;

(b) Two long blasts followed by one short blast if it wishes to pass to starboard of the vessel being overtaken.

5. If the vessel being overtaken can grant this request by the overtaking vessel, it shall leave the necessary space on the side requested, moving over towards the other side if necessary.

To this end, it may sound:

- One short blast if it is moving over to starboard;

- Two short blasts if it is moving over to port.

6. When overtaking is not possible on the side requested by the overtaking vessel but possible on the other side, the vessel being overtaken shall sound:

(a) One short blast when overtaking is possible to port;

(b) Two short blasts when overtaking is possible to starboard.

If the overtaking vessel still wishes to pass, it shall then sound:

- Two short blasts in case (a);

- One short blast in case (b).

The vessel being overtaken shall then leave the necessary space on the side on which it is to be overtaken, moving over to the other side if necessary.

7. When overtaking is impossible without a danger of collision, the vessel being overtaken shall sound five short blasts.

8. Paragraphs 3 to 7 inclusive shall not apply either to small craft in relation to other vessels or to small craft among themselves.

Articles 6.11 and 6.12 (omitted)

Article 6.13. Turning

1. Vessels may turn only after making certain that, taking into account the provisions of paragraphs 2 and 3 below, the manoeuvre can be effected without danger and without obliging other vessels to change their course or speed abruptly or sharply.

2. If the intended manoeuvre will oblige another vessel to change its course or speed, the vessel wishing to turn shall announce its intention in good time by sounding:

- One long blast followed by one short blast if it wishes to turn to starboard;
- One long blast followed by two short blasts if it wishes to turn to port.

3. The other vessel shall then, as far as is necessary and possible, change its speed and course to allow the turn to be made safely.

4. The provisions of the preceding paragraphs shall not apply to small craft in relation to other vessels. Only paragraphs 1 and 3 shall apply to small craft among themselves.

Article 6.14 Procedure on departure

Article 6.13 shall also apply to vessels when leaving their anchorage or berth without turning. However, instead of sounding the signals prescribed in paragraph 2 of that article, such vessels shall sound:

- One short blast if they are approaching on the starboard side;
- Two short blasts if they are approaching on the port side.

Article 6.15. Prohibition on entering the spaces between vessels in a towed convoy

Entering the spaces between vessels in a towed convoy is prohibited.

Article 6.16. Harbours and tributary waterways: entering and leaving; leaving followed by crossing the main waterway

1. Vessels shall enter or leave a harbour or a tributary waterway, or enter the main waterway or cross it after leaving, only after making certain that these manoeuvres can be effected without danger and without obliging other vessels to change their course or speed abruptly.

If a vessel proceeding downstream is obliged to turn upstream in order to enter a harbour or a tributary waterway, it shall accord priority to vessels proceeding upstream which also wish to enter the harbour or tributary waterway.

2. If one of the manoeuvres referred in paragraph 1 obliges or may oblige other vessels to change their course or speed, the vessel carrying out the manoeuvre shall announce its intention in good time by sounding:

- Three long blasts followed by one short blast when, to enter or after leaving, it has to turn to starboard;

- Three long blasts followed by two short blasts when, to enter or after leaving, it has to turn to port;
- Three long blasts when, after leaving, it is going to cross the waterway.
Before completing the crossing manoeuvre the vessel shall sound, if necessary:
 - One long blast followed by one short blast if it wishes to turn to starboard;
 - One long blast followed by two short blasts if it wishes to turn to port.
- 3. The other vessels shall then change their course or speed if necessary.
- 4. The preceding paragraphs shall not apply to small craft in relation to other vessels. Only paragraphs 1 and 3 shall apply to small craft among themselves.

Article 6.17. Sailing abreast; prohibition of sailing side by side

1. Vessels may sail abreast only if there is enough room to do so without inconvenience or danger to shipping.
2. A vessel shall not go alongside another vessel under way to grapple it or ride along in its wake without the express permission of its boatmaster.

Article 6.18. Prohibition of trailing of anchors, cables or chains

1. Vessels shall not trail anchors, cables or chains.
2. This prohibition shall not apply to movements at stopping places or to manoeuvring.

Article 6.19. Drifting

Vessels shall not be carried along by the current without using a means of propulsion.

Article 6.20. Wash

Vessels shall regulate their speed in order to avoid creating wash likely to cause damage to stationary or moving vessels or to structures. They shall reduce speed in good time but not to below the speed required to steer safely:

- (a) Outside harbour entrances;
- (b) Near vessels made fast to the bank or a landing-stage or loading or discharging cargo;
- (c) Near vessels lying at normal stopping places;
- (d) When passing near to one of the vessels referred to in articles 3.27 and 3.41 on the side on which such vessels are displaying the marks prescribed in subparagraph 1 (c) of each of those articles. They shall also keep as far off from such vessels as possible.

Article 6.21. Control of formations

A motorized vessel propelling a formation shall have sufficient power to ensure control of the formation.

Articles 6.22-6.29 (omitted)

Article 6.30. General rules for navigation in poor visibility

1. Vessels under way shall adjust their speed to the reduced visibility, the presence and movements of other vessels, and the local circumstances.

They shall post a lookout at the bow who shall be within sight or hearing of the boatmaster or in communication with him through a voice link.

In the case of formations, a lookout shall be required only on the leading unit. Small craft shall not be required to post a lookout.

2. Vessels shall stop at the nearest suitable place as soon as, by reason of reduced visibility, the presence and movements of other vessels, or the local circumstances, they can no longer proceed without danger.

3. In order to decide whether they can proceed without danger and to determine their speed, vessels using radar may take radar observations into account. However, they shall take into account the reduced visibility for boatmasters of other vessels.

4. Paragraph 3 shall not apply to towed convoys proceeding downstream.

5. When stopping, vessels shall as far as possible keep clear of the channel.

6. Vessels proceeding on their course shall keep as close as possible to the side of channel to starboard. Article 6.05 shall not apply to navigation in poor visibility.

7. When proceeding on their course, vessels equipped with a radiotelephone (mariphone) for the vessel-to-vessel network shall listen on the appropriate channel and give other vessels any information needed for safe navigation.

Article 6.31. Sound signals given by stationary or grounded vessels

1. Vessels stationary in or near the channel in a dangerous place parallel to the side of the channel shall respond to sound signals from approaching vessels by sounding a single peal of a bell.

Vessels may give this signal without having heard sound signals from approaching vessels.

2. Vessels stationary in or near the channel but not parallel to the side of the channel shall sound a single peal of a bell.

Vessels shall repeat this signal at intervals of not more than one minute.

3. The obligation prescribed in paragraphs 1 and 2 shall not apply to vessels berthed in a harbour or in a place specially designated for berthing by the competent authority.

Article 6.32 (omitted)

Article 6.33. Vessels proceeding on their course in poor visibility

1. Vessels not navigating by radar shall sound a fog-signal of one long blast.

In the case of formations, this signal shall be sounded only by the vessel carrying the formation's boatmaster.

This signal shall be repeated at intervals of not more than one minute.

2. Small craft not navigating by radar shall not be required to sound the fog-signal specified in paragraph 1, but they may do so. The signal may be repeated.

3. Vessels not navigating by radar shall, as soon as they hear from another vessel approaching forward of their beam, reduce speed to the minimum at which they can hold their course and shall manoeuvre with extreme caution or, if necessary, stop.

Article 6.33a. Speed

1. Vessels shall not proceed at speeds above 16 km/h in relation to the bank.

2. By derogation from paragraph 1, vessels shall not proceed at speeds above 9 km/h in relation to the bank in the right half of the channel in the section between distance markers 6.790 and 8.860.

3. By derogation from paragraph 1, vessels may proceed at speeds above 16 km/h in relation to the bank in the following sections of the channel:

(a) In the vicinity of Eisden-Lanaye:

- Between distance markers 4.970 and 5.970;

- Between distance markers 5.970 and 6.790, exclusively in the right half of the channel;

(b) In the vicinity of Maaseik:

- Between distance markers 59.500 and 61.500.

4. The competent authority may make changes in the sections referred to in paragraphs 2 and 3. Such changes shall not come into force until they have communicated by a notice to inland waterway navigation.

Article 6.33b. Navigation of fast motorboats - Water skiing

1. Fast motorboats shall be navigated and water-skiers shall conduct themselves in such a way that they do not cause any inconvenience or danger to other users of the waterway or its dependent waters.

2. It is prohibited to cause needless sound nuisances with the motor of a fast motorboat or to operate the motor for needlessly long periods or with no true purpose.

3. In the sections of the waterway referred to in article 6.33a, paragraph 3, it is prohibited to proceed at speeds above 16 km/h:

(a) Before 10 a.m.;

- (b) After sunset;
 - (c) At a distance of less than 20 m from the bank;
 - (d) At a distance of less than 50 m from a landing-stage;
 - (e) In the vicinity of the place where a sporting event, a regatta or a similar event is being held;
 - (f) In visibility of less than 150 m.
4. Water-skiing is permitted solely in the sections mentioned in article 6.33a, paragraph 3.

Article 6.33c. Sailboarding, bathing and diving

It is prohibited to use sailboards or to bathe or dive in the sections mentioned in article 6.33a, paragraph 3.

Article 6.33d. Silent zone for fishermen

Motorized vessels shall not navigate in the left half of the waterway in the section between distance markers 5.970 and 8.860 or at a distance of less than 20 m from the left bank in the section between markers 57.000 and 59.500.

Article 6.33e. Prohibited activities

It is prohibited to allow oneself to be propelled in the air above the waterway.

Chapter 7. Berthing rules

Article 7.01. General principles of berthing

1. Vessels shall berth in such a way that they do not obstruct shipping.
2. When berthed, vessels, formations and floating material shall be anchored or made fast in such a way that they cannot change position and thus constitute an inconvenience or danger to other vessels; to this end, they shall take account of the wind, the current and changes in the water level, as well as wash and the effects of suction caused by other vessels.

Article 7.02. Berthing (anchoring and making fast)

1. Vessels shall not berth except as follows:
 - (a) In sections or places in the waterway designated for this purpose by the competent authority;
 - (b) In berthing areas marked by one of the signs E.5 to E.7 inclusive (annex II);
 - (c) In the circumstances described in article 6.30, paragraph 2.

2. Mooring buoys shall be placed only in sections of or places in the waterway designated for this purpose by the competent authority.

3. The competent authority may waive the provisions of this article.

Articles 7.03-7.07 (omitted)

Article 7.08. Surveillance

If a boatmaster is not present, berthed vessels shall be kept under surveillance by a person capable of acting quickly if the need arises, except when the competent authority has exempted a vessel from this obligation or when it authorizes a berthed vessel not to be kept under surveillance.

ANNEX I

The competent authority cited in the present regulation is:

In article:	For Belgium:	For the Netherlands:
1.06 paragraphs 2 and 3	The chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office, after consultations with the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat";	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat, after consultations with the chief engineer director of the relevant "Ponts and Chaussées" office
1.10 paragraph 2	The relevant waterways warden or gendarmerie officer	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.12 paragraphs 2 and 3	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.13 paragraphs 2 and 3	idem	idem
1.14	idem	idem
1.15 paragraph 3	idem	idem
1.17 paragraph 1	idem	idem
1.19 paragraph 1	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	idem

1.20	paragraph 1	The relevant warden or boatmaster, or any other official responsible for ensuring that the Regulations are enforced	The relevant canals warden, district head, patrol commander or officer of the national or communal police
1.22		The chief engineer/director of the relevant "Pons et Chaussées" office, after consultations with the chief engineer/director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat", after consultations with the chief engineer director of the relevant "Pons and Chaussées" office
1.23	paragraphs 1 and 2	The chief engineer director of the relevant "Pons et Chaussées" office	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
3.20	paragraph 3	idem	idem
3.27	paragraph 3	The chief engineer director of the relevant "Pons et Chaussées" office	The chief engineer/director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
3.41	paragraph 3	idem	idem
5.02	paragraph 1	The chief engineer director of the relevant "Pons et Chaussées" office, after consultations with the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"	The chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat", after consultations with the chief engineer director of the relevant "Pons and Chaussées" office
6.31	paragraph 3	idem	idem
6.33a	paragraph 4	idem	idem

7.02	paragraph 1	The relevant warden or boatmaster or the chief engineer director of the relevant "Ponts et Chaussées" office	The relevant canals warden or district head or the chief engineer director of the Limburg office of the "Rijkswaterstaat"
7.02	paragraphs 2 and 3	idem	idem
7.08		idem	idem

Annex II
Waterway signs and marking
A. Prohibitory signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

A.1
No entry, exit or passage (general sign)



lights
or
flags

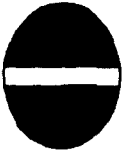


(*) Two lights or flags, one above the other, indicate a prolonged prohibition.



A.1.a

Parts of the waterway not in use; prohibition of navigation not applying to non-motorized small craft.



A.2

No overtaking



A.3 (omitted)

A.4

No crossing or overtaking



A.5

No berthing (anchoring or making fast) on the side of the waterway on which the sign is placed.



A.5.1

No berthing (anchoring or making fast) within the breadth indicated in metres (measured from this sign).



A.6

No anchoring or trailing of anchors, cables or chains on the side of the waterway on which the sign is placed.



A.7

No making fast to the bank on the side of the waterway on which the sign is placed.

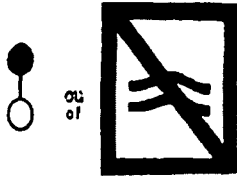


A.8

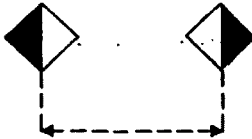
No turning.



A.9
Do not create wash.



A.10
No passing outside the limits indicated.



A.11 (omitted)

A.12
Motorized vessels prohibited.



A.13
Small craft prohibited.



A.14
Water-skiing prohibited.



A.15
Sailing vessels prohibited.



A.16
Vessels propelled by muscle power prohibited.



A.17
Use of sailboards prohibited.



A.18

End of zone authorized for fast motorboats.



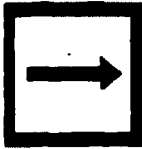
B. Mandatory Signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

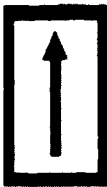
B.1

(a) Proceed in the direction shown by the arrow.



B.1

(b) Idem.



B.2

(a) Move to the side of the channel on your port side.



B.2

(b) Move to the side of the channel on your starboard side.



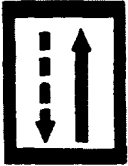
B.3

(a) Keep to the side of the channel on your port side.



B.3

(b) Keep to the side of the channel on your starboard side.



B.4

(a) Cross the channel to port.



B.4

(b) Cross the channel to starboard.



B.5

Stop before the sign in certain circumstances.



B.6

Do not exceed the speed limit indicated (in km/h).



B.7

Give a sound signal.



B.8

Keep a particularly sharp lookout.



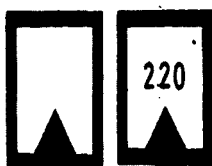
C. Restrictive signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

C.1

Depth of water limited; an indication of the available depth may be given, in centimetres.



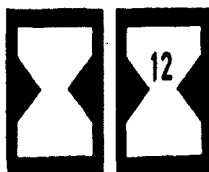
C.2

Headroom limited; an indication of the available headroom may be given, in metres.



C.3

Width of passage or channel limited; an indication of the available width may be given, in metres.



C.4

There are restrictions on navigation; "Make inquiries".



C.5

The channel lies at a distance from the bank; the numeral shown on the sign indicates the distance in metres, measured from the sign, to which vessels should keep.



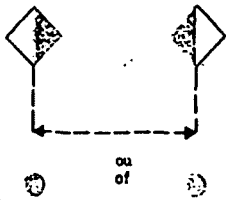
D. Recommnatory signs

Note:

These signs may be supplemented or clarified by the auxiliary signs given in section F.

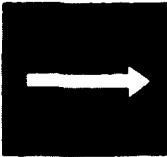
D.1 (omitted)

D.2 You are recommended to keep within the limits indicated.

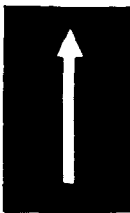


D.3 You are recommended to proceed in the direction shown by:

(a) The arrow



(b) Idem



E. Informative signs

Note: These signs may be supplemented by the auxiliary signs given in section F.

E.1

Entry, exit and passage permitted (general sign).



E.2

High-tension cable crossing.



E.3 and E.4 (omitted)

E.5

Berthing (anchoring or making fast) permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.5.1

Berthing (anchoring or making fast) permitted within a maximum breadth measured from the sign and shown on the sign in metres.



E.5.2 (omitted)

E.5.3

Berthing (anchoring or making fast) permitted for the maximum number of vessels indicated, berthed side by side on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.5.4-E.5.15 (omitted)

E.6

Anchoring permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.7

Making fast to the bank permitted on the side of the waterway on which the sign is placed.



E.8

Turning area.



E.9 and E.10 (omitted)

E.11

End of a prohibition or obligation applying to one direction only, or end of a restriction.



E.12 (omitted)

E.13

Drinking-water supply.



E.14
Telephone.



E.15
Motorized vessels permitted.



E.16
Small vessels permitted.



E.17
Water-skiing permitted.



E.18
Sailing vessels permitted.



E.19

Craft propelled by muscle power permitted.



E.20

Use of sailboards permitted.



E.21

Fast motorboats permitted (speeds over 16 km/h).



F. Auxiliary signs

Note:

These signs supplement or clarify the signs given in sections A to E.

F.1 Indications of distance:

Boards placed above the main sign, indicating the distance (in metres unless stated otherwise) from which the main sign applies.



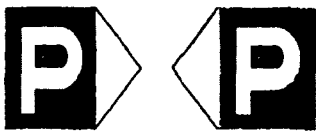
Example:
Speed limited to 7 km/h, in 800 m.

F.2 Indications of direction:

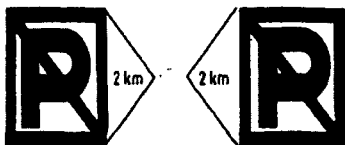
Boards placed beside the main sign, indicating the direction of the section of the waterway to which the main sign applies; the length of the section in question may be indicated (in metres unless stated otherwise).

Examples:

Berthing permitted in the section between the boards.



No berthing in the section between the boards (for 2 km).



F.3 Supplementary information:

Boards placed below the main sign and giving a clarification or supplementary information.

Examples:

Narrowing due to construction of a bridge



Sound one long blast.

Headroom limited; available headroom reduced by 1.80 m.



Attention, regulation of navigation

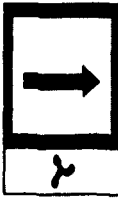


F.4 Indications of category:

Boards placed below the main sign, indicating the categories of vessel to which the sign applies.

Example:

Obligation for motorized vessels to proceed in the direction shown by the arrow.



Recommendation for small craft to proceed in the direction shown by the arrow.



Annex III

Marking of the waterway

A. Marking of sides of the waterway

1. Main marks

1.1 Right side

Form:

cylindrical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy, or topmark buoy or spar buoy with top not joined

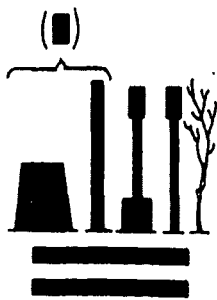
Colour: red

Topmark (if any): red cylinder

Light (when fitted): red isophase or long flashing

Marking (if any):

the first letter or letters of the name of the channel and an even number



1.2 Left side

Form:

conical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy, or topmark buoy or spar buoy with top joined

Colour: green

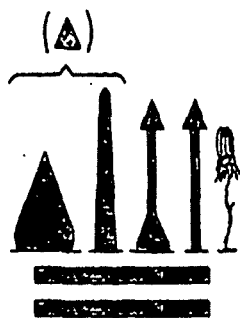
Topmark (if any):

green cone, point upwards

Light (if fitted): green isophase or long flashing

Marking (if any):

the first letter or letters of the name of the channel and an odd number.



1.3 Bifurcations and intersections

These separation signs are located at places where the lines of red (cylinder) buoys and green (conical buoys) intersect. They are always fitted with a light.

Form:

spherical or barrel buoy, pillar buoy, spar or topmark buoy

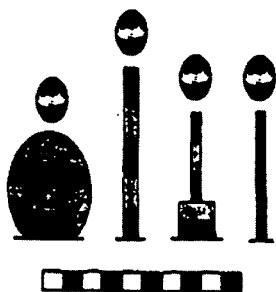
Colour: horizontal red and green bands

Topmark: red and green sphere

Light (when fitted): rapid white isophase (2 s)

Marking:

the first letters followed by a number of the two channels in question, in alphabetical order.



B. Marking of danger points and obstacles

The term "danger points" means: heads of groynes, projecting sections of bank, low banks liable to flooding, fixed obstacles, etc.

The term "obstacles" means: grounded or sunken vessels, obstacles lost in the water, worksites in or near the waterway, etc.

1. Outside the waterway

1.1 Right bank

Sign:

Triangular red board, point downwards

Light (when fitted):

red isophase or long flashing

Marking (if any):

series of numbers assigned independently of the colour of the sign



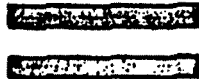
For example, 1, 2, 4, etc.

1.2 Left bank

Sign:
triangular green board, point upwards

Light (when fitted):
green isophase or long flashing

Marking (if any):
series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 3, 5, 6, etc.

1.3 Bifurcation point

Sign:

the sign described in section 1.1, placed above the sign described in section 1.2

Light (when fitted): rapid white isophase (2 s)

Marking (if any): numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2 above



For example, 7

Comments

1. The signs may be replaced by lights
2. The red and green lights may also serve to illuminate the waterway, thus indicating the line of the bank.

2. In or near the channel

In these cases the following marking may be used:

2.1 Signs marking the sides of the channel

2.2 Signs placed on or near an obstacle

On the side on which the channel is clear



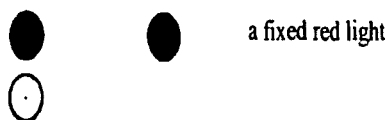
● a red sphere



● a fixed red light

or, when there is an obligation to avoid creating wash:

On the side on which the channel is not clear:



C. Special signs

These signs are not intended primarily for shipping but indicate a zone or an object usually defined in nautical documents or other publications concerned with this matter.

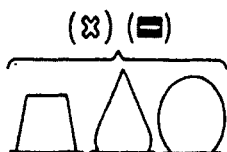
These signs are used, for example, to indicate prohibited zones, dredging and mooring zones, and sedimentary zones, and to delimit special zones reserved, inter alia, for fast motorboats, water-skiing, sailboarding, competitions, etc.

Comment

Through traffic, i.e. vessels which are not heading for a zone marked in this way, must keep these special signs on the same side as "ordinary" signs

cylindrical, conical or spherical buoy, barrel buoy, pillar buoy, spar buoy or topmark buoy

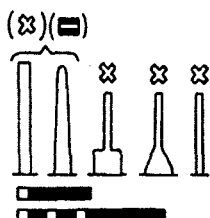
Colour: yellow



Topmark (if any): yellow cross of St. Andrew or, solely for prohibited zones, prohibitory sign A.1 (annex II) in the form of a cylinder

Light (when fitted):

yellow flashing or group-flashing, except lights with a group of two flashes



Marking (if any):

a statement - or an abbreviation thereof - of the purpose of the mark or a pictograph (sign in annex II, sections A and B) indicating the zone's purpose



For example, gas



For example

D. Marking of entrances of harbours, tributaries and branches

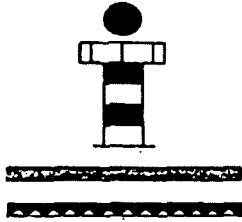
The entrances of harbours, tributaries, branches, etc., may be marked as follows (from the point view of vessels entering):

1. If the signs are fitted with lights

1.1 To port

Sign: illuminated (cylindrical) with horizontal red and white lines

Light: Fixed red or scintillating red

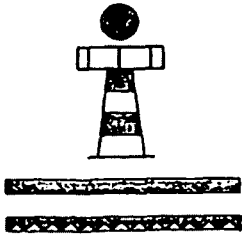


1.2 To starboard

Sign:

illuminated (conical) with horizontal green and white lines

Light: fixed green or scintillating green

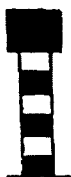


2. If the signs are not fitted with lights

2.1 To port

Sign:

post with horizontal red and white lines and a cylindrical red topmark



2.2 To starboard

Sign:

post with horizontal green and white lines and a conical green topmark



E. Signs indicating the course of the channel

1. Position of the channel

These signs are placed on the bank of the waterway running along the deepest part of the channel

1.1 Right bank

Sign:

square red board with a horizontal white band at its top and bottom

Light (when fitted):

red occulting light with different flashing rhythms for the lights bearing even and odd numbers

Marking (if any): series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 1, 2, 4, etc.

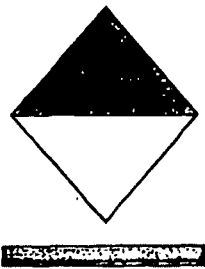
1.2 Left bank

Sign:

square board (diagonals horizontal and vertical), the upper half being green and the lower half white

Marking (if any):

series of numbers assigned independently of the colour of the sign



For example, 3, 5, 6, etc.

2. Cross-overs

Places where the channel crosses over from one bank to the other may also be marked as follows:

2.1 Right bank:

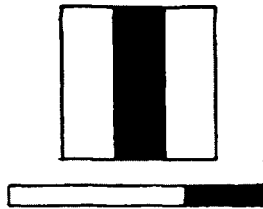
Sign:

square yellow board with a central vertical black stripe

Light (when fitted): yellow occulting

Marking (if any):

numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2



For example, 8

2.2 Left bank

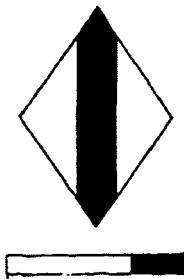
Sign:

square yellow board (diagonals horizontal and vertical) with a vertical black stripe

Light (when fitted): yellow occulting

Marking (if any):

numbering following on from the numbering specified in sections 1.1 and 1.2



For example, 7

