

23 SEPTEMBRE 1992. - Arrêté royal portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur.

(NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 17-10-1992 et mise à jour au 16-07-1999).

CHAPITRE I. - Dispositions générales.

Champ d'application.

Article 1. § 1. Le présent règlement est applicable à l'Escaut maritime inférieur et dans les ports en communication libre avec le fleuve.

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

1° en amont, par le prolongement de la ligne tracée par les deux porteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et, en aval, par la frontière belgo-néerlandaise;

2° à hauteur des écluses, par les portes d'écluse situées du côté du fleuve.

Définitions.

Art. 2. § 1. Dans le présent règlement, on entend par :

1° bateau : un objet flottant, y compris un objet sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de déplacement sur l'eau;

2° navire : un bateau naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;

3° bateau fluvial : tout bateau naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;

4° navire de grandes dimensions : un navire qui, de par sa longueur ou son tirant d'eau, est, compte tenu de l'état de la voie navigable, désigné comme tel par le service de pilotage, conformément aux normes fixées par celui-ci et communiquées aux navigateurs;

5° remorqueur : un bateau à propulsion mécanique effectuant le service de remorquage ou d'assistance et y étant destiné;

6° bateau à voile : un bateau marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée;

7° petite embarcation : un bateau dont la longueur est inférieure à 20 m, à l'exception d'un remorqueur et d'un pousseur;

8° convoi : un convoi remorqué, poussé ou navigant à couple;

9° bateau en train de pêcher : un bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre à l'exclusion de tout bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou d'autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manoeuvre;

10° obstacle : une épave, débris d'épave, égin ou objet qui se trouve sur le fond de la voie navigable;

11° transport exceptionnel : un objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter, pendant le déplacement, un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, ou qu'il est susceptible de causer des dommages aux ouvrages ou de couler bas ou de perdre sa cargaison;

12° bateau à propulsion mécanique : un bateau qui est mû par ses propres moyens de propulsion;

13° bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre : un bateau qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux dispositions du présent règlement et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre bateau;

14° bateau à capacité de manoeuvre restreinte : un bateau dont la capacité de manoeuvre requise en vertu du présent règlement est limitée par la nature de ses activités, et qui ne peut donc pas s'écarter en temps utile de la route d'un autre bateau.

Sont considérés comme bateaux à capacité de manoeuvre restreinte, notamment :

1° un bateau en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line ou d'en assurer l'entretien;

2° un bateau en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou des travaux sous-marins.

§ 2. Dans le présent règlement :

a) on entend par capitaine ou patron : toute personne chargée du commandement du bateau ou du convoi ou qui, en fait, en assume le commandement;

b) on entend par voie navigable : la partie des eaux visées à l'article 1er qui est navigable pour des bateaux;

c) on entend par chenal : la partie balisée de la voie navigable;

d) on entend par chenal principal et secondaire : les chenaux ainsi désignés par le service du pilotage;

e) l'expression " faisant route " s'applique à tout bateau qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;

f) le terme " assister " désigne l'assistance fournie à un bateau à propulsion mécanique par un ou plusieurs remorqueurs qui sont attachés ou qui sont en contact avec le bateau à propulsion mécanique;

g) le terme " hauteur " désigne :

1° pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage, la hauteur au-dessus de la coque ou au-dessus du pont continu le plus élevé ou, à défaut de celui-ci, au-dessus du plat-bord;

2° pour les bateaux fluviaux munis d'un certificat de jaugeage : la hauteur au-dessus du plan des marques de jauge indiquant le plan du plus grand enfoncement autorisé;

h) les termes " longueur " et " largeur " d'un bateau désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur hord bordé;

i) des bateaux ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un deux peut-être observé visuellement par l'autre;

j) l'expression " visibilité réduite " désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie, fumée, vapeur, ou par toutes autres causes analogues;

k) l'expression " virer " signifie que le bateau qui fait route dans le sens du courant ou en eau sans courant, vire de bord afin de naviguer dans le sens opposé à celui qui était le sien;

l) l'expression " virer en contre-courant " signifie que le bateau faisant route à contre-courant vire de bord afin de naviguer dans le sens du courant;

m) service du pilotage : le directeur du service du pilotage ou son délégué;

n) (...) <AR 1999-05-03/88, art. 24,§1, 002; En vigueur : 01-04-1999>

Responsabilité.

Art. 3. § 1. Aucune disposition du présent règlement ne saurait exonérer le bateau, son armateur, son capitaine, son patron ou son équipage de la responsabilité des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application du présent règlement ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bateau.

§ 2. L'interprétation et l'observation du présent règlement impliquent qu'il faut dûment tenir compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des bateaux en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des dispositions du présent règlement pour éviter tout danger immédiat.

§ 3. Les membres de l'équipage sont tenus d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou le patron en vue de se conformer aux dispositions du présent règlement; ils sont, en vue de cette exécution, tenus de prêter leur entière collaboration, même sans en avoir reçu l'ordre.

CHAPITRE II. - Règles de barre et de route.

Section 1. - Conduite des bateaux dans toutes les conditions de visibilité.

Application.

Art. 4. Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Veille.

Art. 5. Un bateau en permanence assurer une veille, visuelle et auditive, appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles, adaptés aux circonstances et aux conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation des circonstances et du risque d'abordage.

Vitesse de sécurité.

Art. 6. § 1. Un bateau doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

1. Pour tous les bateaux :

1° la visibilité;

2° la densité du trafic, y compris les concentrations de bateaux;

3° la manoeuvrabilité du bateau et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration, dans les conditions existantes;

4° de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux de rive ou une diffusion de la lumière des propres feux du bateau;

5° l'état du vent, du courant et la proximité de dangers pour la navigation;

6° le tirant d'eau par rapport à la hauteur d'eau disponible.

2. En outre, pour les bateaux munis d'un radar en bon état de fonctionnement :

1° les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;

2° les limitations éventuelles qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;

3° l'effet de l'état de la voie navigable, des conditions météorologiques et d'autres circonstances pouvant brouiller la détection au radar;

4° le fait que des petites embarcations, des glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;

5° le nombre, la position et le mouvement des bateaux détectés par le radar;

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

3. En outre, pour les bateaux munis d'une installation de mariphonie en bon état de fonctionnement : l'obligation d'utiliser efficacement les informations des stations terrestres et d'autres bateaux.

§ 2. En outre, pour pouvoir maintenir une vitesse de sécurité dans le chenal principal :

1° un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, pouvoir être mû par un moteur assez puissant en état de marche;

2° un bateau d'une longueur inférieure à 12 m qui se trouve dans le chenal principal doit, à moins qu'il ne soit remorqué ou poussé, être équipé d'un moteur immédiatement utilisable et permettant au bateau de maintenir une vitesse d'au moins 6 km à l'heure par rapport à l'eau.

§ 3. Les bateaux à propulsion mécanique doivent, s'il n'en résulte pour eux aucun danger immédiat, réduire à temps leur vitesse et, au besoin, s'arrêter lorsqu'ils s'approchent de bateaux auxquels les remous ou la succion pourraient causer un danger et qui montrent les feux ou les marques prescrits à l'article 31, § 3.

§ 4. Lorsqu'il y a du courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes

opposées s'approchent d'une passe, d'une courbe ou d'un lieu où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau faisant route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bateau qui fait route dans le sens du courant ait passé la passe ou la courbe ou le lieu d'amarrage.

2° lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une courbe où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a la grande courbe à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre;

3° lorsqu'il n'y a pas de courant dans la voie navigable et que des bateaux qui suivent des routes opposées s'approchent d'une passe où le passage est tellement étroit qu'il y aurait un risque d'abordage s'ils s'y engageaient simultanément, le bateau qui a le passage libre à tribord doit poursuivre sa route tandis que l'autre doit attendre jusqu'à ce que la passe soit libre.

§ 5. Les bateaux à propulsion mécanique qui assurent la propulsion d'un convoi doivent être capables d'effectuer ce travail et avoir une puissance suffisante pour assurer la bonne conduite et la manoeuvrabilité de cet ensemble.

§ 6. Il est interdit de laisser dériver un bateau en travers du courant. Cette interdiction ne s'applique pas aux déplacements de courte distance.

§ 7. Il est interdit de mouiller ou de traîner un objet quelconque sur une distance de 200 m en amont et de 200 m en aval de l'endroit où se trouve un câble ou une conduite.

Risque d'abordage.

Art. 7. § 1. Un bateau doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage on doit considérer que ce risque existe.

§ 2. Lorsqu'un bateau est muni d'une installation de mariphone et d'une installation radar, tous deux en état de bon fonctionnement, il est tenu de les utiliser de manière à obtenir suffisamment à temps l'avertissement nécessaire pour éviter tout danger d'abordage.

§ 3. On doit éviter de tirer des conclusions à partir de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

Manoeuvres pour éviter les abordages.

Art. 8. § 1. Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être efficace, claire, être prise largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

§ 2. Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un bateau doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière.

§ 3. Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre bateau doivent permettre de

passer à une distance sûre. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre bateau soit définitivement paré et clair.

Conduite dans un chenal et en dehors de celui-ci.

Art. 9. § 1. Un bateau faisant route dans un chenal suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la limite extérieure droite du chenal.

§ 2. A l'exception d'un bateau d'une longueur inférieure à 12 m, tout bateau faisant route en dehors du chenal, mais suivant l'axe longitudinal de celui-ci, doit, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer le plus près possible de la rive qui est à son tribord.

§ 3. Un bateau d'une longueur inférieure à 12 m doit, lorsque cela peut se faire, se tenir hors du chenal.

§ 4. Sans préjudice des dispositions de l'article 18 relative aux bateaux qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre, aux navires de grandes dimensions, aux bateaux à capacité de manoeuvre restreinte et aux petites embarcations :

1° il est interdit à un bateau, traversant entièrement ou partiellement un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le bateau qui traverse entièrement ou partiellement le chenal doit s'écarter;

2° il est interdit à un bateau, voulant s'engager dans un chenal, de croiser la route d'un bateau faisant route dans ce chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si cette manoeuvre devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit à l'endroit où il s'engage dans le chenal, s'écarter de la route du bateau qui y est engagé;

3° il est interdit à un bateau, voulant quitter le chenal, de croiser la route d'un autre bateau faisant route en dehors du chenal en suivant l'axe longitudinal de celui-ci, si ce croisement devait obliger ce dernier à modifier son cap ou sa vitesse afin d'éviter un abordage.

S'il y a risque d'abordage, le premier cité doit, à l'endroit où il quitte le chenal, s'écarter du bateau faisant route en dehors du chenal.

§ 5. Lorsqu'aucun poste de mouillage n'est indiqué par ou en vert d'un règlement, les bateaux doivent en choisir un en dehors du chenal. S'ils ne peuvent naviguer que dans le chenal, ils choisissent un mouillage le plus près possible de la limite du chenal, de manière à ne pas gêner le trafic s'y écoulant.

§ 6. Sauf autorisation de la part du service du pilotage, il est interdit aux bateaux de mouiller ou de s'arrêter devant ou près des entrées de port, dans les courbes et dans les alignements de feux, afin de ne pas gêner le passage des autres bateaux.

§ 7. Sauf autorisation (de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet), il est interdit à un bateau non amarré de charger, de décharger ou de faire le plein des soutes. L'autorisation peut être conditionnelle. <AR 1999-05-03/88, art. 24,§2, 002; En vigueur : 01-04-1999>

Virer et virer en contre-courant.

Art. 10. § 1. Lorsqu'un bateau faisant route dans le sens du courant veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux qui sont à proximité par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

Tout bateau situé à proximité qui fait route à contre-courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout autre bateau situé à proximité qui fait route dans le sens du courant doit diminuer sa vitesse jusqu'à ce que le bateau qui vire ne gêne plus le passage.

§ 2. Lorsqu'un bateau fait route en eau sans courant et veut virer, il doit faire connaître, à temps, cette intention aux bateaux proches par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété. Les bateaux proches doivent au besoin lui faire place.

§ 3. Un bateau ne peut virer en contre-courant que lorsqu'il ne gêne pas d'autres bateaux. En outre, lorsqu'il quitte son poste de mouillage ou d'amarrage, il doit faire connaître aux bateaux proches son intention de virer en contre-courant par un son prolongé suivi d'un ou de deux sons brefs selon qu'il désire virer sur tribord ou sur bâbord; au besoin, ce signal est répété.

§ 4. Aucun bateau ne peut virer ou virer en contre-courant devant l'entrée d'un port lorsque d'autres bateaux s'y dirigent ou le quittent.

Section 2. - Conduite des bateaux se trouvant en vue les uns des autres.

Champ d'application.

Art. 11. Les règles de la présente section s'appliquent aux bateaux qui sont en vue les uns des autres.

Bateaux à voile.

Art. 12. Lorsque deux bateaux à voile s'approchent l'un de l'autre de telle manière qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu d'appliquer les règles suivantes :

§ 1. Lorsqu'un des bateaux à voile tient le droit du chenal ou navigue en dehors de celui-ci du côté qui est à son tribord, l'autre doit s'en écarter.

§ 2. Lorsqu'aucun des bateaux à voile ne tient la droite du chenal ou ne serre en dehors de celui-ci le côté qui est à son tribord :

1° quand les deux bateaux à voile recoivent le vent d'un bord différent, celui qui recoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

2° quand les deux bateaux à voile recoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit

s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

3° quand un bateau à voile qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de l'autre;

4° aux fins de l'application du présent article, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'un bateau à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique.

Rattrapage et interdiction de naviguer à la même hauteur.

Art. 13. § 1. Nonobstant les dispositions du chapitre 2, sections 1 et 2, et de l'article 42, tout bateau qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route du rattrapé.

§ 2. Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un bateau qui s'approche d'un autre bateau en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au bateau rattrapé, que, de nuit, il pourrait, voir seulement le feu arrière de ce bateau, sans voir aucun de ses feux de côté. Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bateaux ne peut faire considérer le bateau qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens du présent règlement ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du bateau qu'il va rattraper jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

§ 3. Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un bateau qui en rattrape un autre et s'écarter en conséquence.

§ 4. Un bateau à propulsion mécanique qui en rattrape un autre doit dépasser ce dernier à bâbord. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer, qu'après que le bateau qui est rattrapé ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître son intention à temps par deux sons prolongés suivis de deux sons brefs. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à bâbord, il vient sur tribord et émet un son bref.

§ 5. Lorsque les circonstances l'y obligent, le bateau qui va rattraper peut, par dérogation aux dispositions du § 4, passer à tribord du bateau rattrapé. Lorsque le rattrapage ne peut s'effectuer qu'après que le bateau à rattraper ait pris les mesures nécessaires pour permettre que le rattrapage s'effectue en toute sécurité, le bateau qui veut rattraper doit faire connaître à temps son intention par deux sons prolongés suivis d'un son bref. Si le bateau rattrapé peut dégager le passage à tribord, il vient sur bâbord et émet deux sons brefs.

§ 6. Lorsque le bateau rattrapé ne peut faciliter la manoeuvre de rattrapage ou qu'il estime que celle-ci est impossible, il doit émettre au moins cinq sons brefs.

§ 7. Un bateau à voile doit rattraper un autre bateau au vent et faire connaître son intention par un signal sonore, prescrit, selon le cas au § 4 ou § 5.

§ 8. Le bateau rattrapé est obligé de faciliter la manoeuvre de rattrapage en réduisant à temps et

suffisamment sa vitesse et en laissant au bateau qui rattrape, l'espace nécessaire.

§ 9. Le présent article ne s'applique pas à un bateau qui, naviguant à l'intérieur d'un chenal, en rattrape un autre naviguant en dehors du chenal et vice-versa.

§ 10. Les bateaux ne peuvent continuer à naviguer à la même hauteur, à moins que cela n'entraîne ni gêne ni danger pour la navigation.

Routes directement opposées.

Art. 14. § 1. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

§ 2. On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un bateau en voit un autre droit devant lui ou quasiment droit devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de tête de mât de l'autre bateau, en alignement ou presque, et/ou ses deux feux de côté.

Lorsqu'un bateau ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Routes qui se croisent.

Art. 15. Lorsque deux bateaux à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, sauf disposition contraire prévue à l'article 9, § 4, et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Manoeuvrer du bateau qui doit s'écarter.

Art. 16. Tout bateau qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Manoeuvres du bateau qui doit maintenir le cap.

Art. 17. § 1. Lorsqu'un bateau est tenu de s'écarter de la route d'un autre bateau, cet autre bateau doit maintenir son cap pour autant que le présent règlement n'en dispose pas autrement.

§ 2. Toutefois le bateau qui doit maintenir le cap peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le bateau qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas les manoeuvres appropriées prescrites par le présent règlement.

§ 3. Quand, pour une cause quelconque, le bateau qui est tenu de maintenir son cap se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du bateau qui doit s'écarter, il doit de son côté faire les manoeuvres qui sont les plus appropriées à éviter l'abordage.

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

Règles de priorité.

Art. 18. Sauf dispositions contraires de l'article 13 :

§ 1. un bateau à propulsion mécanique, faisant route, doit s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un bateau en train de pêcher en dehors du chenal;

§ 2. un bateau à voile, faisant route, doit s'écarter de la route des bateaux visés au 1^{er} paragraphe, y compris un bateau à propulsion mécanique;

§ 3. 1° un bateau en train de pêcher dans le chenal doit s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un bateau à propulsion mécanique;
- d'un bateau à voile;

2° un bateau en train de pêcher en dehors du chenal doit autant que possible s'écarter de la route :

- d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire de grandes dimensions;
- d'un bateau à capacité de manoeuvre restreinte.

§ 4. 1° un navire de grandes dimensions, faisant route, doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

2° un navire de grandes dimensions faisant route qui est gêné dans sa route par un bateau à capacité de manoeuvre restreinte opérant dans le chenal et qui est à l'ancre, doit faire connaître son intention de le passer par un signal sonore constitué de trois sons brefs suivis d'un son prolongé. Dans ce cas, le bateau à capacité de manoeuvre restreinte doit se porter au plus vite à la limite du chenal;

3° un navire de grandes dimensions ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après s'être assuré que cela peut se faire sans dangers et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.

§ 5. 1° un bateau à capacité de manoeuvre restreinte, faisant route, doit s'écarter de la route d'un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre et d'un navire de grandes dimensions;

2° un bateau à capacité de manoeuvre restreinte ne peut, pour autant que possible, traverser entièrement ou partiellement un chenal, ni le quitter ou s'y engager, qu'après s'être assuré que cela peut se faire sans danger et sans obliger d'autres bateaux à modifier leur cap ou leur vitesse.

§ 6. une petite embarcation faisant route doit s'écarter de la route de tout bateau autre qu'une petite embarcation.

Section 3. - Conduite des bateaux par visibilité réduite.

Art. 19. § 1. Les dispositions du présent article s'appliquent aux bateaux qui ne sont pas en vue

les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

§ 2. Tout bateau doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Un bateau à propulsion mécanique doit tenir ses machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

§ 3. Un bateau qui détecte seulement au radar la présence d'un autre bateau, doit déterminer, s'il existe une possibilité de situation rapprochée de telle façon qu'elle risque de provoquer un abordage. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation.

§ 4. Sauf lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout bateau qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre bateau, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre bateau situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap.

Il doit au besoin, casser son erre et, en tout cas, naviguer avec une extrême prudence jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

CHAPITRE III. - Feux et marques.

Application.

Art. 20. § 1. Les navires doivent porter les feux et les marques conformément aux règles en vigueur pour prévenir les abordages en mer, à moins que le présent règlement ne stipule que, par dérogation à ces règles, ces navires sont soumis aux dispositions du présent règlement.

§ 2. Les règles du présent chapitre doivent être observées en toutes circonstances météorologiques.

§ 3. 1° Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux de balisage ou avec les feux prescrits par les présentes règles ou pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

2° Les feux prescrits doivent, lorsqu'ils sont montrés, être également montrés du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite, et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cela est jugé nécessaire;

3° Il est interdit à tout bateau d'utiliser des feux aveuglants susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour d'autres bateaux.

§ 4. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour. Durant cette période, il est interdit de montrer d'autres marques à moins qu'il ne s'agisse de marques ne pouvant être confondues avec les marques prescrites par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de celles-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

§ 5. Les feux ou les marques prescrits par le présent règlement ne peuvent être montrés que dans les circonstances et aux fins définies dans le présent règlement.

Définitions.

Feux.

Art. 21. § 1. Aux termes du présent règlement, il faut entendre par :

1° feu de tête de mât : un feu blanc puissant placé au-dessus de l'axe longitudinal du bateau, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225° et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord;

2° feux de côté : un feu vert clair placé à tribord et un feu rouge clair placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur toute le parcours d'un arc d'horizon de 112,5° et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de leur côté respectif, et placés sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau;

3° feu de poupe : un feu blanc clair placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135° et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5° de chaque bord à partir de l'arrière;

4° feu de remorquage : un feu jaune clair ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au 3°;

5° feu visible de tous les côtés : un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360°;

6° feu scintillant : un feu à éclats réguliers visibles de tous les côtés et dont le rythme est d'au moins 50 éclats par minute.

Marques.

§ 2. 1. A moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les marques prescrites doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

1° un ballon : au moins 0,50 m de diamètre;

2° un cylindre : un diamètre d'au moins 0,50 m et une hauteur égale au double de son diamètre;

3° un cône : un diamètre de base d'au moins 0,50 m et une hauteur égale à son diamètre;

4° un bicône : deux cônes définis au 3° ci-dessus ayant une base commune.

Chacune des marques prescrites peut être remplacées par un objet susceptible d'être considéré comme tel.

2. Les pavillons prescrits doivent être rectangulaires et ils doivent avoir une hauteur d'au moins 0,75 m et une largeur d'au moins 0,90 m.

3. La forme et la couleur des marques doivent toujours être reconnaissables.

§ 3. Distance entre les feux ou les marques.

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

Dispositions particulières.

§ 4. Si les dimensions du bateau forment un obstacle pour porter les feux et marques prescrits au

§ 2 et § 3, des marques plus petites adaptées aux dimensions du bateau peuvent être utilisées et les distances entre les feux et marques peuvent être réduites en rapport avec ces dimensions.

Visibilité des feux.

Art. 22. Dans le présent règlement, on entend par :

1° visible : visible par nuit sombre et par ciel serein;

2° feu ordinaire, feu clair et feu puissant : des feux visibles à des distances respectives d'au moins 1 000 m, 2 000 et 3 000 m.

Bateaux à propulsion mécanique.

Art. 23. § 1. Un bateau à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

1° un feu de tête de mât à l'avant;

2° un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci;

3° les feux de côté;

4° un feu de poupe.

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

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

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

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

§ 5. Tout convoi faisant route, composé de bateaux accouplés, n'étant pas des petites embarcations, est tenu de montrer :

1° sur chaque bateau propulseur, le ou les feux de tête de mât;

2° sur chaque bateau non propulseur, un feu blanc clair, visible de tous les côtés, placé à une hauteur suffisante, mais pas plus haut que le feu de tête de mât avant du bateau propulseur et, quand la longueur est supérieure à 110 m, deux feux semblables placés à hauteur égale, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière;

3° les feux de côté, placés sur les flancs du convoi, autant que possible à la même hauteur et au moins 1 m plus bas que le feu visé au 2°;

4° sur chaque bateau, le feu de poupe.

Remorquage et assistance.

Art. 24. § 1. Un remorqueur ou un bateau à propulsion mécanique en train de remorquer ou d'assister un ou plusieurs bateaux doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, montrer au-

dessous ou au-dessus du feu de tête de mât visé à l'article 23, § 1er, 1°, un deuxième feu blanc de même construction et de même intensité que ce feu de tête de mât.

§ 2. Lorsque deux ou plusieurs remorqueurs ou assistent ensemble un ou plusieurs bateaux, chacun d'eux doit montrer un troisième feu blanc, de même construction et de même intensité, placé au-dessous ou au-dessus des feux visés au § 1er.

§ 3. Les feux prescrits aux §§ 1er et 2 doivent être disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre de façon que le feu de dessous se situe à une hauteur d'au moins 2 m sur un bateau d'une longueur inférieure à 50 m et d'au moins 3 m sur un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 50 m.

§ 4. Les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent également aux navires.

§ 5. Sur un bateau fluvial qui remorque, le feu de poupe doit être remplacé par un feu jaune de même construction et de même intensité.

§ 6. Un navire remorqué doit, outre les feux de côté et le feu de poupe, également montrer le feu ou les feux de tête de mât ainsi que les feux ou les marques prescrits à l'article 27, § 1er.

§ 7. 1. Un bateau fluvial remorqué doit montrer un feu blanc clair visible de tous les côtés, à une hauteur d'au moins 4 m.

Un bateau fluvial remorqué d'une longueur supérieure à 110 m, doit montrer, à la même hauteur, deux de ces feux, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière.

Le dernier bateau fluvial d'un convoi remorqué montrera en plus le feu de poupe.

2. Chaque bateau fluvial remorqué, doit montrer comme marque un ballon jaune, à l'endroit le plus visible.

§ 8. Un bateau ou objet remorqué partiellement submergé et difficilement perceptible ou pas perceptible de tout, doit montrer à l'endroit le plus visible :

1° un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés, placé à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un feu identique à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci;

2° un bicolore à l'extrémité arrière de la traîne ou à proximité de celle-ci.

§ 9. Un bateau qui est assisté doit montrer les feux d'un bateau à propulsion mécanique de sa catégorie et de sa longueur.

Bateaux à voile.

Art. 25. § 1. Un bateau à voile d'une longueur de 20 m ou plus qui fait route doit montrer les feux de côté et le feu de poupe ainsi qu'au sommet du mât ou auprès de celui-ci, à l'endroit le plus visible, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert.

§ 2. Un bateau qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif, doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, un cône, la pointe en bas.

Bateaux en train de pêcher.

Art. 26. Un bateau en train de pêcher doit montrer :

1° deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par le pointe; un bateau de longueur inférieure à 20 m peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

2° en outre lorsqu'il a de l'erre, les feux de côté et un feu de poupe.

Bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre, bateau à capacité de manoeuvre restreinte et transports exceptionnels.

Art. 27. § 1. Un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer :

1° à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement et lorsqu'il a de l'erre, également le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

2° à l'endroit le plus visible, deux ballons alignés verticalement.

§ 2. Un bateau à capacité de manoeuvre restreinte doit montrer :

1° à l'endroit le plus visible, trois feux clairs visibles de tous les côtés alignés verticalement; les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

2° à l'endroit le plus visible, trois marques alignées verticalement; les marques supérieure et inférieure étant des ballons, celle du milieu un bicône;

3° du côté où le passage dans la voie navigable n'est pas libre, à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs visibles de tous les cotés alignés verticalement, ou deux ballons alignés de la même façon;

4° du côté où le passage dans la voie navigable est libre, à l'endroit le plus visible deux feux verts clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux bicônes superposés alignés de la même façon;

5° en outre lorsqu'il a de l'erre, le ou les feu(x) de tête de mât, les feux de côté et le feu de poupe;

6° lorsque des ancres sont mouillées et risquent de présenter un danger pour la navigation, leur position doit être indiquée par un flotteur jaune pourvu d'un réflecteur radar et d'un feu jaune clair, visible de tous les côtés.

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

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

Navires de grandes dimensions.

Art. 28. Un navire de grandes dimensions, faisant route, doit montrer à l'endroit le plus visible :

1° outre les feux prescrits pour un bateau à propulsion mécanique, trois feux rouges puissants visibles de tous les côtés et alignés verticalement;

2° un cylindre.

Bateaux-pilotes.

Art. 29. § 1. Un bateau en service de pilotage doit montrer :

1° au sommet du mât, ou auprès de celui-ci, deux feux clairs visibles de tous les côtés, alignés verticalement, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

2° de plus lorsqu'il fait route, les feux de côté et le feu de poupe;

3° au mouillage, outre les feux prescrits au 1°, les feux ou la marque prescrits pour un bateau au mouillage.

§ 2. Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un bateau de sa catégorie et de sa longueur.

Bateaux au mouillage, amarrés, échoués et coulés et obstacles à la navigation.

Art. 30. § 1. Les bateaux au mouillage.

Un bateau au mouillage doit montrer à l'avant ou à l'endroit où le bateau est tenu par l'ancre active, à une hauteur d'au moins 3 m, un feu blanc clair, visible de tous les côtés ou un ballon, et à l'arrière ou à l'avant si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par l'ancre active, un second feu blanc de même construction et de même intensité, situé au moins 2 m plus bas que le premier.

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

§ 2. Bateaux amarrés.

Un bateau amarré doit, à moins d'être suffisamment éclairé par les lumières de la rive, montrer du côté de la voie navigable et, si possible, à la hauteur du pont, à l'avant et sur la poupe ou à proximité de celle-ci un feu blanc clair, visible de tous les côtés.

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

1° Un bateau échoué ou coulé et tout autre obstacle à la navigation doit montrer à l'endroit le plus visible :

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

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

2° Si les conditions locales sont telles que le bateau ou l'obstacle doit indiquer qu'il ne peut être dépassé par aucun des deux côtés, ou par un des côtés seulement, ou par les deux côtes, il montrera en lieu et place des feux et des marques prévus au 1° :

- a) du ou des côtés où le passage n'est pas libre : à l'endroit le plus visible, deux feux rouges clairs, visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux ballons alignés de la même façon;
- b) du ou des côtés où le passage est libre : à l'endroit le plus visible, deux feux verts clairs

visibles de tous les côtés, alignés verticalement ou deux bicônes alignés de la même façon;

3° Le service de pilotage peut dispenser de l'obligation de montrer les feux et les marques prescrits au 1° et 2°;

4° Lorsque les feux ou les marques ne peuvent être montrés par le bateau ou l'obstacle même, ils doivent être exhibés d'une autre façon efficace;

5° Au lieu de signaler le bateau ou l'obstacle par les feux et les marques susmentionnés, il peut être signalé par un balisage conforme au système de balisage maritime A.I.S.M. pour la zone A.

§ 4. Les dispositions du présent article sont également d'application aux navires.

Feux et marques particuliers.

Art. 31. § 1. Un bateau chargé d'une mission spéciale de police peut, outre les feux et les marques prescrits dans le présent règlement montrer, tant de jour que de nuit, un feu bleu scintillant.

Si deux ou plusieurs de ces bateaux montrent ce feu bleu scintillant la zone située entre ces bateaux est interdite à la navigation.

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

§ 3. Les bateaux au mouillage, amarrés, échoués ou coulés, y compris les navires, exposés au danger de remous ou de succion occasionnés par le passage de bateaux, doivent montrer en sus des feux et des marques prescrits dans le présent règlement :

1° deux feux clairs, alignés verticalement, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés et ne puissent être confondus avec d'autres feux;

2° un pavillon composé de deux bandes horizontales de même largeur, la bande supérieure étant rouge et la bande inférieure blanche, hissé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés. Ce pavillon peut être remplacé par deux pavillons distincts, le pavillon supérieur étant rouge et le pavillon inférieur étant blanc. Les pavillons peuvent être remplacés par des panneaux aux couleurs indiquées.

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

CHAPITRE IV. - Signaux sonores et lumineux.

Définitions.

Art. 32. Dans le présent règlement on entend par :

1° sifflet : tout appareil capable d'émettre les sons brefs et prolongés prescrits;

2° son bref : un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;

3° son prolongé : un signal sonore d'une durée de quatre à six secondes.

Matériel de signalisation sonore.

Art. 33. § 1. Un bateau d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doit être pourvu d'un sifflet et d'une cloche; tout bateau d'une longueur égale ou supérieure à 100 m doit, en plus, être pourvu d'un gong dont le son et le timbre ne peuvent pas être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent être efficaces. Le sifflet doit être placé de manière à ce que l'efficacité n'en soit pas diminuée. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre dispositif ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'émettre manuellement les signaux prescrits.

§ 2. Une petite embarcation n'est pas tenue d'avoir à bord les appareils de signalisation sonore prescrits au § 1er, mais doit, dans ce cas, être équipée d'un autre dispositif capable d'émettre un signal sonore efficace.

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

Signaux de manoeuvre, signaux avertisseurs et signaux particuliers.

Art. 34. § 1. 1. A l'exception d'une petite embarcation, tout bateau faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres pour éviter un abordage avec un bateau en vue, signaler sa manoeuvre par un des signaux suivants :

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

Une petite embarcation peut émettre, dans ces mêmes circonstances, les signaux sonores susvisés.

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

Ces signaux lumineux ont la signification suivante :

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

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

2. Lorsque des bateaux en vue les uns des autres s'approchent et que l'un d'eux ne comprend pas

les intentions ou les manoeuvres de l'autre ou se demande si ce bateau prend des mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le bateau qui a des doutes les exprime en émettant une série d'au moins cinq sons brefs et rapides.

Cette obligation n'est pas applicable aux petites embarcations.

Dans ces circonstances, un navire peut compléter ce signal sonore par un signal lumineux d'une série d'au moins cinq éclats très brefs et rapides émis au moyen d'un feu blanc puissant, visible de tous les côtés.

3. Un bateau fluvial à propulsion mécanique, sauf s'il s'agit d'une petite embarcation, doit émettre simultanément avec les signaux sonores des signaux lumineux de même durée au moyen d'un feu jaune clair, visible, de tous les côtés. Cette disposition n'est pas applicable aux coups ou séries de coups de cloche et de gong.

§ 2. Signaux sonores particuliers.

1. Un bateau échoué, dont les appareils de propulsion sont en marche, doit en informer les bateaux qui s'approchent par quatre sons brefs suivis de deux sons prolongés.

2. L'échange de signaux sonores entre remorqueurs et navires de mer remorqués ou assistés peut s'effectuer comme suit :

- un son bref émis par le navire, pour dire : " Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur tribord ";
- deux sons brefs émis par le navire, pour dire : " Les remorqueurs avant doivent tirer l'avant du navire sur bâbord ";
- un son bref et un son prolongé émis par le navire, pour dire : " Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur bâbord ";
- deux sons brefs et un son prolongé émis par le navire, pour dire : " Les remorqueurs arrière doivent tirer la poupe sur tribord ";
- une série de sons brefs émis par le navire, pour dire : " Les remorqueurs doivent cesser de tirer ";
- une série de sons brefs émis par un remorqueur arrière, pour dire : " Le navire recule trop ";
- une série de sons brefs émis par un remorqueur avant, pour dire : " Le navire vient trop sur l'avant ".

Les remorqueurs doivent répéter le signal sonore que le navire émet.

Signaux sonores par visibilité réduite.

Art. 35. § 1. Tant de jour que de nuit, dans ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les règles suivantes doivent être respectées.

§ 2. Par des bateaux faisant route :

1. Un bateau à propulsion mécanique, un convoi poussé ou une formation à couple, ayant de l'erre, émet un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

2. Un bateau à propulsion mécaniques, un convoi poussé ou une formation à couple, émet, quant il est stoppe et qu'il n'a pas d'erre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

3. Un bateau qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un bateau à capacité de manoeuvre restreinte, un navire de grandes dimensions, un bateau à voile, un bateau en train de pêcher ou un bateau qui en remorque un autre, émet en faisant route, au lieu des signaux prescrits aux alinéas 1er et 2, un son prolongé suivi de deux sons brefs à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

4. Un bateau remorqué, ou si plusieurs bateaux sont remorqués, le dernier bateau de la traîne, fait entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Si possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal émis par le bateau remorqueur.

§ 3. Par des bateaux au mouillage :

un bateau au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un bateau de longueur égale ou supérieure à 100 m on doit sonner la cloche sur la partie avant du bateau ou à l'endroit où le bateau est tenu par son ancre active et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière ou sur l'avant du bateau, si ce n'est pas à cet endroit que le bateau est tenu par son ancre active. Un bateau au mouillage peut en outre faire entendre un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref pour signaler sa position à un bateau qui s'approche.

§ 4. Par des bateaux échoués.

Un bateau échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, comme prescrit au § 3 et, de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et immédiatement après la sonnerie rapide de la cloche. Le bateau peut en outre émettre deux sons brefs suivis d'un son prolongé.

§ 5. Un bateau en train de pêcher qui est au mouillage ou un bateau à capacité de manoeuvre restreinte en train d'effectuer des opérations alors qu'il est au mouillage, est tenu de faire entendre, au lieu des signaux prescrits au § 3, le signal prescrit au § 2, 3.

Signaux d'attention et d'avertissement.

Art. 36. § 1. S'il s'avère nécessaire, tout bateau peut attirer l'attention d'un autre en émettant un signal lumineux ou sonore ne pouvant être confondu avec un autre signal prévu par le présent règlement ni avec un feu ou signal utilisé pour le balisage. En outre, il peut diriger le faisceau de son projecteur en direction du danger sans pour autant gêner ou désorienter ainsi un autre bateau.

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

§ 3. Il y a également lieu d'émettre un son prolongé comme avertissement, lorsqu'en raison de

circonstances particulières il est nécessaire d'attirer l'attention en vue de prévenir un abordage.

§ 4. Au besoin, il y a lieu de répéter, à temps, les signaux prescrits dans cet article.

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

Signaux de détresse.

Art. 37. Un bateau qui est en détresse et désire du secours, doit utiliser, montrer ou faire entendre, simultanément ou séparément, les signaux suivants :

- 1° un son continu produit par un appareil pour signaux de brume;
- 2° un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation et se composant du groupe ...----- (S.O.S.) du Code Morse;
- 3° un signal radiotéléphonique consistant dans le mot " MAYDAY ";
- 4° un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- 5° des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- 6° des signaux transmis par des radiobalises de localisation des sinistres;
- 7° un feu ou un pavillon ou tout autre objet approprié, agité circulairement;
- 8° des séries de coups de cloche ou des sons prolongés répétés.

CHAPITRE V. - Poussage.

Définitions.

Art. 38. § 1. Dans le présent règlement, on entend par :

- 1° convoi poussé : des bateaux solidement reliés entre eux dont un au moins est placé devant le pousseur;
- 2° pousseur : un bateau à propulsion mécanique faisant partie d'un convoi poussé et construit ou aménagé en vue de faire avancer ce convoi par poussage.

§ 2. Sauf dispositions spéciales prévues pour les convois poussés, un convoi poussé est considéré, pour l'application du présent règlement, comme une entité.

Feux des convois poussés.

Art. 39. § 1. Un convoi poussé d'une longueur de plus de 110 m ou d'une largeur de plus de 12 m, faisant route, doit montrer :

1.

1° trois feux de tête de mât à l'avant du bateau de tête ou si plusieurs bateaux se trouvent en tête, à l'avant de celui de ces bateaux qui se trouve à babord, disposés selon un triangle équilatéral à base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du convoi poussé, le feu supérieur se trouvant à une hauteur d'au moins 6 m et les deux feux inférieurs, distants l'un de l'autre d'environ 1,25 m, à environ 1,10 m au-dessous du feu supérieur;

2° un feu de tête de mât à l'avant de chaque autre bateau visible de front sur toute la largeur, autant que possible 3 m plus bas que le feu supérieur, visé au 1°;

2. les feux de côté sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur, à 1 m au plus en deçà des flancs du convoi poussé et à une hauteur d'au moins 2 m.

3.

1° trois feux de poupe sur le pousseur dans une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, distants de 1,25 m environ se trouvant à une hauteur telle qu'ils ne peuvent être soustraits à la vue par un autre bateau du convoi poussé;

2° un feu de poupe sur chaque autre bateau visible de l'arrière sur toute la largeur; si, en plus du pousseur, plus de deux bateaux sont visibles de l'arrière, seuls les bateaux se trouvant à l'extérieur doivent montrer ce feu.

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

CHAPITRE VI. - Dispositions relatives aux petites embarcations.

Application.

Art. 40. Le présent chapitre prévoit les dispositions dérogatoires relatives aux petites embarcations.

Feux et marques.

Art. 41. § 1. Une petite embarcation à propulsion mécanique, faisant route, doit montrer :

1° un feu de tête de mât. Ce feu doit toutefois être clair. Ce feu peut être placé sur l'avant du bateau ou plus en arrière. Il doit être installé à 1 m au moins au-dessus des feux de côté mais sa hauteur par rapport au plat-bord du bateau peut être inférieure à 2 m;

2° les feux de côté. Ces feux doivent être situés à la même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils ne doivent pas se trouver à l'arrière du feu de tête de mât. Du côté intérieur du bateau ils doivent être munis d'écrans de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du bateau;

3° un feu de poupe. Ce feu peut être supprimé si le feu de tête de mât visé au 1° est remplacé par un feu blanc clair, visible de tous les côtés.

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

§ 3. Une petite embarcation à propulsion mécanique, qui ne remorque ou ne mène à couple que des petites embarcations doit montrer les feux prescrits au § 1er.

§ 4. Une petite embarcation remorquée ou remorquée à couple doit montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc clair, visible de tous les côtés. Cette obligation ne concerne pas les canots de

service.

§ 5. Un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m, faisant route, doit montrer :

1° soit les feux de côté et un feu de poupe. Les feux de côté doivent se situer à la même hauteur et sur une seule ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau. Ils doivent être placés à un endroit où les voiles ne risquent pas de les cacher. Ils doivent être munis du côté intérieur du bateau d'un écran de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge ne puisse être aperçu de tribord. Ils peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du bateau;

2° soit les feux de côté et un feu de poupe, combinés en un seul fanal, placé sur la tête du mât ou à proximité de celle-ci, de telle sorte qu'il soit visible sur tout l'horizon;

3° soit, pour un bateau à voile d'une longueur inférieure à 7 m, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

§ 6. Une petite embarcation mûe par la force musculaire faisant route doit montrer un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

§ 7. Une petite embarcation au mouillage ou amarrée doit, à moins qu'elle soit suffisamment éclairée par les lumières de la rive, montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc ordinaire, visible de tous les côtés.

§ 8. Une petite embarcation n'est pas tenue de montrer les marques prescrites, sauf le cône prescrit à l'article 25, § 2, lequel peut être de plus petites dimensions.

§ 9. Une petite embarcation, à l'exception d'une planche à voile, doit être équipée d'un réflecteur radar adéquat, placé pour les bateaux à voile à 4 m au moins au-dessus de la surface de l'eau et, pour les bateaux à propulsion mécanique, le plus haut possible au-dessus de la superstructure.

Règles de conduite.

Art. 42. § 1. Quand deux petites embarcations, peu importe le moyen de propulsion, s'approchent l'une de l'autre de telle sorte qu'il y ait risque d'abordage, celle qui tient le côté tribord de la voie navigable doit poursuivre sa route et l'autre doit s'écarter.

§ 2. Lorsqu'une petite embarcation à propulsion mécanique ou une petite embarcation mûe par la force musculaire ou un bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, il y a lieu, sauf pour le cas prévu au § 1er :

1° pour la petite embarcation à propulsion mécanique, de s'écarter de la route de l'autre;

2° pour la petite embarcation mûe par la force musculaire, de s'écarter de la route du bateau à voile d'une longueur inférieure à 20 m.

§ 3. Sauf pour le cas visé au § 1er :

1° lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacune d'elles doit venir sur tribord pour passer à bâbord l'une de l'autre;

2° lorsque deux petites embarcations à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, celle qui voit l'autre sur tribord doit s'écarter de la route de celle-ci.

§ 4. Lorsqu'une petite embarcation est tenue, conformément aux dispositions d'un des paragraphes précédents, de s'écarter de la route d'un autre bateau, il doit s'en écarter en temps utile en venant sur tribord et, si les circonstances le permettent éviter de croiser sa route sur l'avant.

§ 5. Lorsque deux bateaux à voile d'une longueur inférieure à 20 m s'approchent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, ils doivent sauf dans le cas prévu au § 1er, se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces bateaux reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

2° quand ces bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

3° Quand un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, il doit s'écarter de la route de ce dernier.

CHAPITRE VII. - Dispositions diverses.

Obligations de garde.

Art. 43. § 1. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué doit avoir à bord une personne qui assure la garde et qui doit répondre à tout appel d'un fonctionnaire chargé de veiller à l'observation du présent règlement.

§ 2. Sauf dispense accordée par ou au nom du service du pilotage, un bateau amarré, au mouillage ou échoué, équipé d'une installation de mariphonie, doit avoir à bord une personne, soit celle visée au § 1er, soit toute autre personne qui doit rester à l'écoute sur un canal de mariphonie indiqué à cet effet par l'autorité compétente, afin de répondre à tout appel émanant du service du pilotage.

Devoir d'informer.

Art. 44. § 1. Le capitaine ou le patron est tenu d'annoncer sans délai (à l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux) : <AR 1999-05-03/88, art. 24,§3, 002; En vigueur : 01-04-1999>

a) que son bateau :

1° s'est échoué ou a coulé;

2° a touché un autre bateau provoquant ainsi des dégâts matériels importants ou des dommages corporels;

3° a abordé, déplacé ou endommagé une bouée, une balise ou un ouvrage d'art;

4° a perdu ou risque de perdre sa cargaison, son combustible ou des objets;

5° a un incendie à bord;

6° a subi de tels dommages que sa manoeuvrabilité ou sa sécurité s'en trouve influencée, ou

b) qu'il a rencontré un obstacle dans la voie navigable.

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

Transports exceptionnels.

Art. 45. § 1. Un transport exceptionnel ne peut naviguer sans l'autorisation de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur.

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Evénements particuliers.

Art. 46. § 1. Sans l'autorisation (de l'agent local chargé du contrôle de la navigation, désigné à cet effet) il est interdit d'organiser des événements sportifs, des fêtes nautiques ou tout autre événement similaire. <AR 1999-05-03/88, art. 24,§4, 002; En vigueur : 01-04-1999>

§ 2. L'autorisation peut être soumise à des conditions.

Directives, injonctions et avis à caractère temporaire.

Art. 47. § 1. Tout capitaine ou patron est obligé d'obtempérer aux directives et aux injonctions à caractère temporaire données, dans certains cas particuliers par (l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux), par le service du pilotage et par les fonctionnaires de l'autorité chargée de la gestion de l'Escaut maritime inférieur, dans l'intérêt de la sécurité des bateaux et de la navigation ainsi qu'en vue de protéger l'infrastructure. <AR 1999-05-03/88, art. 24,§5, 002; En vigueur : 01-04-1999>

§ 2. Il faut également entendre par directives et injonctions à caractère temporaire visées au § 1er, les avis aux navigateurs publiés par le service du pilotage, et au besoin, repris dans l'Avis à la Batellerie.

CHAPITRE VIII. - Dispositions finales.

Obligation de conserver à bord un exemplaire du règlement ainsi qu'une carte marine.

Art. 48. A bord de tout bateau, à l'exception d'un petit bateau non ponté, doivent se trouver :

1° un exemplaire mis à jour du présent règlement :

2° une carte marine officielle de la plus récente édition, entièrement mise à jour, de l'Escaut maritime inférieur.

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

Contrôle sur l'observation du règlement.

Art. 49. (§ 1er. Veillent à l'exécution du présent règlement :

- l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux;

- les agents chargés du contrôle de la navigation, désignés à cet effet.) <AR 1999-05-03/88, art.

24,§6, 002; En vigueur : 01-04-1999>

§ 2. Dans les chenaux d'accès aux écluses, sont chargés de veiller à l'observation du présent règlement, outre les autorités compétentes de la ville d'Anvers, les fonctionnaires visés au § 1er.

Pour l'application de l'article 47, des derniers n'interviennent qu'à la demande des autorités compétentes de la ville d'Anvers.

§ 3. Pour l'application du § 2 sont considérés comme chenal d'accès à l'écluse :

1° pour les écluses de Zandvliet et de Berendrecht : le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;

2° pour les écluses Baudouin et Van Cauwelaert : le plan d'eau situé entre les portes de l'écluse du côté du fleuve et une ligne tracée à partir d'un poteau rouge et blanc dressé sur la pointe ouest de la rive nord de l'entrée de l'écluse Baudouin, en direction du feu vert monté au sommet de la rangée sud des ducs d'albe placés à l'entrée de l'écluse Van Cauwelaert, et, à partir de là, vers la pointe ouest de la rive sud de l'entrée de cette dernière écluse;

3° pour l'écluse de Kallo : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite passant par les poteaux portant les feux rouge et vert de l'entrée du port;

4° pour l'écluse de Royers : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve, et la ligne droite reliant les extrémités des deux estacades du côté du fleuve;

5° pour l'écluse du Kattendijk : le plan d'eau situé entre la porte de l'écluse du côté du fleuve et la tangente tracée dans le prolongement des murs de quai.

Disposition abrogatoire.

Art. 50. <Disposition abrogatoire de l'AR 1981-09-03/32>

Art. 51. L'arrêté royal du 27 janvier 1992 portant règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur est rapporté.

Entrée en vigueur.

Art. 52. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er novembre 1992.

Exécution.

Art. 53. Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.