



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement relatif au canal maritime de Bruxelles au Rupel et aux installations maritimes de Bruxelles

(Arrêté royal du 18 août 1975)

TITRE I. Dispositions générales	2
TITRE II. Prescriptions relatives à la navigation	4
CHAPITRE I ^{er} . Conditions requises pour être admis à naviguer.....	4
CHAPITRE II. Prescriptions relatives aux bâtiments faisant route	7
Section I - Heures de navigation, feux et signaux.....	7
Section II - Vitesse, halage, croisement et trématage, virement	13
Section III - Passage aux ouvrages d'art	16
CHAPITRE III. Transport d'explosifs et d'autres matières dangereuses	18
CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée	18
CHAPITRE V. Stationnement, chargements, déchargements, déhalages et mesures de sécurité	19
CHAPITRE VI. Obligations des capitaines dont le bâtiment a provoqué ou subi des avaries, ou est coulé bas	20
CHAPITRE VII. Bâtiments assurant un service régulier ou le transport de voyageurs.....	21
CHAPITRE VIII. Remorquage et poussage.....	21
TITRE III. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments, droits	22
CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments	22
CHAPITRE II. Droits.....	22
Section I: Droits de navigation – Permis de navigation.....	22
Section II - Droits d'entrée dans le canal (Navigation maritime)	23
Section III - Droits d'accostage.....	23
Section IV - Droits de séjour.....	24
Section V - Droits de dépôt sur berges et sur quais	24
Section VI - Tarifs du remorquage.....	24
Section VII - Paiement des droits.....	25
TITRE IV. Conservation et exploitation de la voie navigable, du port et de leurs dépendances.....	26
CHAPITRE I. Conservation.....	26
CHAPITRE II. Exploitation.....	27
TITRE V. Dispositions pénales, plaintes et recours	28
ANNEXE 1: Chenal d'accès de l'écluse de Wintam	29
ANNEXE 2. Signalisation le long de la voie d'eau	30
ANNEXE 3. Écluse de Zemst.....	33
Signaux pour la navigation intérieur.....	33
Signaux pour la navigation maritime	34

TITRE I. Dispositions générales

Article 1er:

§ 1. Le présent règlement est applicable au canal maritime de Bruxelles au Rupel depuis sa jonction avec le canal de Charleroi, à la tête aval du pont de la place Saintelette jusqu'à la ligne fictive reliant, à l'aval du chenal d'accès à Wintam, le signal lumineux blanc et un point situé à mi-chemin entre le 4^e et le 5^e duc d'albe à partir de l'écluse et, pour son embranchement de Willebroek au Rupel, jusqu'à la ligne fictive reliant les têtes aval du chenal d'accès à Klein-Willebroek.

§ 2. Le canal maritime de Bruxelles au Rupel comporte:

A. Le port avec:

- a. le bassin Beco qui s'étend de la tête aval du pont fixe de la place Saintelette jusqu'à la tête aval du pont-route fixe de la place des Armateurs;

- b. le bassin Vergote qui s'étend de la tête aval du pont-route fixe de la place des Armateurs jusqu'à la tête aval du pont-route fixe de la place Jules de Trooz, dénommé «Pont de Laeken»;
 - c. le canal de jonction qui s'étend du pont aval du pont-route fixe de la place Jules de Trooz jusqu'à la tête aval du pont Van Praet.
- B. L'Avant-Port qui s'étend de la tête aval du pont Van Praet jusqu'à la tête aval du pont-route et rail de Buda;
- C. Le port industriel qui comporte les sections suivantes:
- a. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-route et rail de Buda jusqu'à la tête aval du pont-levant de Grimbergen;
 - b. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-levant de Grimbergen jusqu'à la tête aval du pont-levant de Kapelle-op-den-Bos;
 - c. la section du canal qui s'étend de la tête aval du pont-levant de Kapelle-op-den-Bos jusqu'à l'embouchure dans le Rupel à Wintam;
 - d. l'embranchement de Willebroek au Rupel jusqu'aux têtes aval du chenal d'accès à Klein-Willebroek.

Article 2:

Sauf dispositions contraires du règlement, celui-ci désigne sous le nom:

- a. «bâtiment», toute embarcation de navigation maritime ou fluviale y compris les petites embarcations, les pontons et les ateliers flottants;
- b. «bâtiment à moteur», un bâtiment mû par sa propre puissance mécanique, qu'il se serve ou non de sa voile, et même s'il n'utilise pas temporairement sa puissance mécanique;
- c. «bâtiment à voile», tout bâtiment mû par des voiles et n'utilisant pas sa puissance mécanique;
- d. «bâtiment de mer», tout bâtiment naviguant ordinairement sur mer, ou destiné à cet usage;
- e. «bâtiment d'intérieur», tout bâtiment naviguant ordinairement dans les eaux intérieures ou destiné à cet usage;
- f. «bâtiment de grandes dimensions» ou «bâtiment de dimensions spéciales», tout bâtiment qui, eu égard à sa longueur ou à son tirant d'eau, et, compte tenu de l'état des eaux navigables, peut difficilement s'écarter de la route d'autres bâtiments et est reconnu comme tel par le capitaine du port;
- g. «convoi remorqué», tout groupement composé d'un ou de plusieurs bâtiments ou radeaux et remorqué par un ou plusieurs bâtiments à moteur, ces derniers faisant partie du convoi;
- h. «unité de poussage», un ensemble composé d'un pousseur et d'une ou plusieurs barges de poussage dont une au moins est accouplée au pousseur;
- i. «pousseur», un bâtiment muni de sa propre force de propulsion, qui fait partie d'une unité de poussage et qui est construit ou aménagé pour mouvoir celle-ci par poussage;
- j. «barge de poussage», un bâtiment qui est conçu ou aménagé spécialement pour être mû par un pousseur;
- k. «engin flottant», un ensemble flottant muni de machines destiné à être utilisé sur les voies d'eau ou dans les ports (dragues, bigues ou grues flottantes, élévateurs, etc.);
- l. «bâtiment naviguant», un bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué;
- m. «bâtiment, barquette ou embarcation de plaisance», tout bâtiment destiné à un but sportif ou récréatif et non lucratif;
- n. «visible», perceptible par nuit sombre et atmosphère pure (terme utilisé par rapport à des feux);
- o. «de jour», le temps compris entre le lever et le coucher du soleil;
- p. «de nuit», le temps compris entre le coucher et le lever du soleil;

- q. «son bref», un signal sonore d'une durée d'environ une seconde;
- r. «son prolongé», un signal sonore de quatre à six secondes de durée;
- s. «son continu», un signal sonore de dix secondes ou plus de durée;
- t. «capitaine», «batelier», toute personne qui est chargée de la conduite d'un bâtiment, de même que toute personne qui le remplace ou qui assume, de fait, cette conduite;
- u. «Société», la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles;
- v. «personnes compétentes»:
 - le capitaine du port et ses adjoints;
 - les ingénieurs, conducteurs et surveillants de la Société, les préposés à la manœuvre ou à la surveillance des écluses, des ponts, des déversoirs ou de tous autres ouvrages d'art;
 - les fonctionnaires et agents assermentés de la Société.

TITRE II. Prescriptions relatives à la navigation

CHAPITRE I^{er}. Conditions requises pour être admis à naviguer

Article 3:

§ 1.

- a. Aucun bâtiment n'est admis à naviguer si ses dimensions et celles de son chargement ne permettent pas les manœuvres d'éclusement et le passage aisé des ouvrages d'art, en toute sécurité, ou s'il menace de couler bas ou de constituer un danger pour la navigation ou les ouvrages d'art, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'excès de chargement, d'avaries ou pour toute autre cause.
- b. A leur entrée dans le canal, les capitaines doivent se présenter aux bureaux de l'éclusier et de la perception, pour y déclarer;
 - leur nom, prénoms et domicile;
 - la dénomination, le tonnage et le tirant d'eau de leur bâtiment;
 - l'importance et la nature du chargement;
 - le lieu d'où ils viennent et l'endroit où ils se rendent, et pour produire tous documents probants à l'appui de leurs déclarations.

La même déclaration doit être faite en quittant le canal.

§ 2. Les dimensions utiles des ouvrages d'art sont arrêtées par la Société. Toute modification à ces caractéristiques fera l'objet d'un communiqué à la batellerie et sera affichée aux ponts et aux écluses, aux bureaux de la capitainerie et aux bureaux de perception des droits de navigation.

§ 3. Pour qu'un bâtiment soit admis dans une écluse, il faut, sauf dérogations admises par le capitaine du port, que ses dimensions répondent aux conditions suivantes:

- a. pour l'écluse de Wintam et les écluses principales de Willebroek et de Kapelle-op-den-Bos: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 8 m et sa largeur d'au moins 1 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 5,80 m;
- b. pour les petites écluses de Willebroek et de Kapelle-op-den-Bos: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 0,50 m et sa largeur d'au moins 0,30 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 2,50 m;
- c. pour l'écluse de Klein-Willebroek: la longueur du bâtiment doit être inférieure d'au moins 1 m et sa largeur d'au moins 0,80 m aux dimensions utiles de l'écluse et son tirant d'eau ne peut dépasser 1,80 m.

- § 4. Le tirant d'air maximum des bâtiments au-dessus du niveau d'eau est limité à 30 m. La hauteur du chargement ou des parties fixes au-dessus du plan de flottaison doit rester inférieure de 0,30 m à la hauteur libre disponible.
- § 5. Les engins flottants et tous autres bâtiments à usage spécial ne sont admis à naviguer qu'après accord du capitaine du port. Aucun convoi remorqué ou poussé ne pourra être formé sans son autorisation spéciale. Cette autorisation mentionnera toutes les conditions à respecter.
- § 6. Aucune partie du bâtiment ne peut faire saillie sous la quille de manière à excéder le maximum du tirant d'eau autorisé.
- § 7. Pour les bâtiments jaugeant plus de 10 tonnes, le plan de flottaison ne peut jamais se trouver à moins de 30 cm en dessous de toute ouverture permettant une rentrée d'eau à l'intérieur du bâtiment, ni dépasser, en aucun point, le plat-bord.
- § 8.
- Dans des cas exceptionnels, le capitaine du port peut autoriser le passage de bâtiment dont les dimensions sont supérieures à celles prévues par le présent règlement;
 - Les capitaines doivent tenir compte de ce que le tirant d'eau peut être réduit ou augmenté dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses ou les crues. Sauf en cas de force majeure, ces modifications font l'objet de communiqués affichés aux écluses, dans les bureaux de perception et au siège social de la Société.

Article 4:

Les bâtiments d'intérieur doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 0,08 m de hauteur minimum: leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire.

Sauf autorisation accordée à titre exceptionnel par le capitaine du port, les bâtiments de mer ne sont admis à naviguer dans les eaux du canal que moyennant assistance d'un pilote agréé par la Société. Le pilotage et l'amarrage s'effectuent conformément à un règlement spécial, arrêté par la Société.

Article 5:

- § 1. Les vérifications nécessaires pour se rendre compte de l'état de navigabilité d'un bâtiment ou de sa cargaison peuvent être faites en un point quelconque de la voie navigable par l'ingénieur en chef-directeur, le capitaine du port ou leurs délégués.
- § 2. Tout bâtiment reconnu en mauvais état est retenu et ne peut se déplacer qu'après avoir été convenablement réparé.
- § 3. Le chargement en comble des bâtiments doit se trouver à 10 cm au moins en retrait du bordage et être arrimé de façon à ce qu'il ne puisse être projeté dans le lit de la voie navigable, pendant le stationnement des bâtiments ou durant le voyage de ceux-ci.

Article 6:

L'équipage minimum à bord des bâtiments d'intérieur naviguant dans les eaux du canal maritime de Bruxelles au Rupel est fixé conformément aux dispositions du Règlement général des voies navigables du royaume.

Article 7:

Tout capitaine ou toute autre personne à bord des bâtiments qui, par négligence, par incapacité, par ivresse, par fausse manœuvre volontaire, entrave ou retarde la marche des bâtiments doit être remplacé à la première réquisition du capitaine du port.

Il est, en outre, passible des peines prévues à l'[article 87](#) du présent règlement.

Article 8:

- § 1. Pour naviguer, tout bâtiment doit être muni des agrès, cordages, des accessoires de remorquage ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation sûre, facile et régulière, et être doté des moyens de secours réglementaires.

- § 2. Tout capitaine est tenu de prendre les mesures nécessaires pour percevoir les signaux visuels et sonores, émis par d'autres bâtiments ou donnés par les personnes compétentes, et pour comprendre les communications orales données par ces derniers.
- § 3. Les capitaines ont l'obligation de se conformer aux prescriptions et tenir compte des indications qui leur sont données par les signes et les signaux mentionnés dans les paragraphes suivants, et qui sont placés dans la voie d'eau ou sur ses berges.
- § 4.
1. Les signes servant à imposer à l'utilisation de la voie d'eau une interdiction, une obligation ou une restriction, ainsi qu'à lui donner une indication, sont repris à [l'annexe 2](#) du présent règlement. Cette annexe donne conjointement les couleurs et la signification de ces signes.
 2. La signification d'un signe peut être complétée par une indication apposée sur le signe lui-même. Cette indication peut également être faite sur un petit panneau rectangulaire blanc, ajouté au-dessus ou en dessous du signe, ou encore sur un petit panneau triangulaire blanc latéral au signe. Ces petits panneaux complémentaires sont représentés à [l'annexe 2](#).
 3.
 - a. Les petits panneaux rectangulaires ajoutés au-dessus du signe indiquent la distance en mètres au-delà de laquelle la prescription ou la particularité indiquée par le signe est d'application.
 - b. Les petits panneaux rectangulaires ajoutés sous le signe, donnent des renseignements ou indications complémentaires à la défense, à l'obligation ou à la restriction imposée par ce dernier.
 - c. Les petits panneaux triangulaires latéraux au signe renseignent la direction de la section du canal et, éventuellement, la distance sur laquelle la prescription donnée par le signe est d'application.
- § 5. Pour délimiter la voie d'eau ainsi que pour indiquer un obstacle permanent s'y trouvant, la Société peut placer les signes et les signaux suivants:
- a. la nuit:
 - un feu rouge intermittent sur la rive droite;
 - un feu vert intermittent sur la rive gauche;
 - un feu blanc isophase pour indiquer que la voie d'eau bifurque;
 - b. le jour:
 - un signe triangulaire rouge, placé sur sa pointe, sur la rive droite;
 - un signe triangulaire noir, placé la pointe en l'air, sur la rive gauche;
 - deux signes triangulaires placés l'un au-dessus de l'autre, leurs pointes se regardant, le triangle supérieur étant rouge, l'inférieur noir. Ce double signe indique que la voie d'eau bifurque.

Article 9:

- § 1. Tout capitaine doit être porteur des documents énumérés ci-après:
- a. le présent règlement;
 - b. un exemplaire de la dernière édition de la brochure intitulée « Dispositions réglementant la police et la navigation » et de tous ses addenda non périmés, édités par le service d'exploitation des voies navigables du Ministère des Travaux publics;
 - c. un ou plusieurs connaissements valables, selon que le bâtiment transporte un ou plusieurs lots de marchandises ou qu'il décharge ou charge en cours de voyage;
 - d. le permis de navigation ou la quittance constatant le paiement des droits dus pour le déplacement ou le séjour dans le canal, ainsi que le billet d'écluse;
 - e. le rôle d'équipage, indiquant les nom, prénoms, sexe, lieu et date de naissance de chaque membre de l'équipage, le numéro et le lieu de délivrance de son document officiel d'identité et la fonction qu'il exerce à bord.

§ 2. Le capitaine d'un bâtiment d'intérieur doit posséder, en outre, le certificat de jaugeage en bon état de conservation relatif à un jaugeage qui ne remonte pas à plus de dix ans, délivré:

- a. soit par un expert-jaugeur belge conformément aux dispositions reprises au Règlement général des Voies navigables du Royaume;
- b. soit par les autorités compétentes de l'un des États liés par la convention internationale en vigueur, en vertu de règlements conformes aux stipulations de cette convention et de son annexe.

§ 3. Dans des cas exceptionnels et à la demande du capitaine, une dispense écrite, autorisant un bâtiment à effectuer à vide et sans certificat de jaugeage un trajet déterminé, peut être délivrée par le capitaine du port. Cette demande doit mentionner les raisons qui la motivent, le trajet à effectuer, le tonnage maximum du bâtiment, sa longueur, sa largeur, son tirant d'eau maximum, la puissance de son moteur ainsi que les nom et adresse du propriétaire.

§4. Les règlements et documents dont question ci-dessus doivent être présentés à toute réquisition des personnes compétentes. Le capitaine doit se rendre à terre à cette fin.

Article 10:

§ 1. Les bâtiments de plaisance jaugeant moins de trois tonnes ne sont que tolérés sur le canal maritime. Le capitaine du port peut en interdire le passage, l'accostage et le stationnement partout où ils pourraient entraver la navigation.

§ 2. Les bâtiments de plaisance jaugeant trois tonnes ou plus sont assimilés aux bâtiments de commerce. Ils doivent se conformer aux instructions du capitaine du port.

§ 3. Tous les bâtiments de plaisance portent, de part et d'autre de la proue, le nom du bateau et, sur le tableau arrière, le nom du port d'attache, en caractères de 0,08 m de hauteur et au-dessus ou en-dessous du nom du port d'attache, le nom du propriétaire en caractères de 0,04 m de hauteur.

§ 4.¹

§ 5.²

§ 6.³

Article 11:

Chaque barquette de bâtiment doit être identifiée par le nom et le n° d'inscription du bâtiment auquel elle appartient. Ces indications doivent être faites lisiblement et de façon indélébile: l'apposition en couleurs à l'huile est considérée comme indélébile.

Article 12:

Les personnes compétentes ont le droit d'arrêter et de faire diriger d'office à tel endroit qu'ils désignent, pour y être garé, tout bâtiment, pour lequel les prescriptions qui précèdent n'ont pas été observées, et de l'y faire retenir jusqu'à ce que le capitaine se soit mis en règle.

CHAPITRE II. Prescriptions relatives aux bâtiments faisant route

Section I - Heures de navigation, feux et signaux

Article 13:

§ 1.

- a. Le canal maritime est accessible nuit et jour à la navigation.

¹ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

² Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

³ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

- b. Le passage aux écluses en dehors des heures fixées par la Société donne lieu au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par elle.
 - c. Les heures normales de manœuvre des ouvrages d'art et le montant de cette taxe sont portés à la connaissance des intéressés par voie de communiqués et d'affichage aux écluses, aux divers bureaux de perception des droits de navigation et à la capitainerie.
- § 2. En cas d'encombrement d'un ou de plusieurs biefs ou par mesure de sécurité, la Société peut imposer la navigation en dehors des heures visées au 1^{er} alinéa du présent article, sans que la taxe prévue à cet alinéa soit due. La durée de cette décision ne peut dépasser quinze jours.

Article 14:

- § 1. Les bâtiments doivent porter la nuit, quel que soit le temps, et de jour lorsque la visibilité est réduite, les feux prescrits aux articles suivants.
- § 2. Lorsque le port des feux est obligatoire, il est interdit de monter d'autres feux, lesquels pourraient être pris pour les feux prescrits ou en réduire la visibilité ou la reconnaissance. La même règle s'applique de jour à l'égard des signaux prescrits.
- § 3. Il est interdit à tous les bâtiments d'utiliser des lumières aveuglantes pouvant constituer un danger ou un inconvénient pour d'autres bâtiments.
- § 4. Les bâtiments de mer auxquels s'applique le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer sont tenus de conserver aux feux prescrits l'intensité prévue au règlement précité.

Article 15:

- § 1. De jour, tout bâtiment d'intérieur faisant route doit être porteur, en tête de mât ou à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat-bord, d'un pavillon rouge avec carré blanc au milieu.
- § 2. Les bâtiments qui jouissent de la priorité de passage aux écluses et aux ponts mobiles, prévue à [l'article 41](#) du présent règlement, doivent porter une flamme rouge.

Article 16:

Un bâtiment à moteur doit porter, lorsqu'il fait route, les feux ci-après décrits:

A. Feu de tête de mât.

1. Au mât de misaine ou à l'avant de ce mât, et à défaut d'un tel mât sur la partie avant du bâtiment de mer, un feu projetant une lumière blanche, brillante, uniforme et ininterrompue, sur un arc de l'horizon de 20 quarts ou rhumbs du compas, soit 10 quarts de chaque bord, c'est-à-dire, depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de chaque bord.
2. Ce feu doit, sur les bâtiments à moteur de moins de 32 mètres de long, être porté à une hauteur d'au moins 2 mètres au-dessus du plat-bord et, dans tous les cas, il doit être plus élevé que les feux de côté décrits sub. B et C. Sur tous les autres bâtiments à moteur, il doit être porté à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à la largeur du bâtiment, étant entendu que le feu ne doit pas être porté à plus de 12 mètres au-dessus du plat-bord.
3. Le feu doit être visible d'une distance d'au moins 3.000 mètres;

B. Feu de côté vert.

A tribord, un feu qui montre une lumière verte uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts ou rhumbs du compas et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers.

C. Feu de côté rouge.

1. A bâbord, un feu qui montre une lumière rouge, uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts du compas et disposé d'une manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts de l'arrière du travers.
2. Les feux de côté mentionnés sub B et C doivent être visibles d'une distance de 1500 mètres au moins. Les fanaux doivent être munis, du côté du bâtiment, d'un écran

peint de même couleur que le feu qui en rayonne, s'avancant au moins de 40 centimètres en avant de la face antérieure du fanal de telle sorte que le feu vert de tribord ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge de bâbord ne puisse être aperçu de tribord.

3. Ces feux peuvent, sur des bâtiments à moteur de moins de 10 mètres de longueur, être portés l'un à côté de l'autre ou dans un fanal (combiné) sur ou près de l'étrave, à condition de satisfaire aux prescriptions précitées. Lorsque ces feux sont portés dans un fanal (combiné), ils doivent être munis, à la séparation des secteurs vert et rouge, à l'extérieur de la glace, d'un écran s'étendant de 15 centimètres au moins dans la direction de l'axe longitudinal du bâtiment.

D. Feu de poupe.

1. A l'arrière, un feu qui projette une lumière blanche, uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 12 quarts ou rhumbs du compas, soit sur 6 quarts de chaque bord à partir de l'arrière.
2. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 1000 mètres.

Article 17:

Un bâtiment à moteur faisant route peut, outre les feux prescrits à [l'article 16](#), porter un feu blanc additionnel de même construction et visible de la même distance que le feu mentionné dans cet [article 16](#) sub A. Ces deux feux de tête de mât devront être placés dans le plan longitudinal de manière que le feu arrière soit plus élevé que le feu avant d'au moins 4 m 50, et que la distance horizontale entre ces deux feux soit plus grande que leur distance verticale.

Article 18:

1. Tout bâtiment à moteur doit, pendant la durée d'une opération de remorquage, porter, outre le feu prescrit à [l'article 16](#), sub A, un second feu de tête de mât.
2. Ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de tête de mât décrit sub A, à [l'article 16](#) et placé à une distance verticale de 50 centimètres au moins et de 1 m 80 au plus au-dessus dudit feu de tête de mât.
3. Le remorqueur peut remplacer son feu de poupe par un feu blanc brillant, placé en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de poupe décrit sub D à [l'article 16](#).
4. Lorsque plusieurs bâtiments à moteur sont employés simultanément au remorquage d'un ou de plusieurs bâtiments, chacun de ces remorqueurs devra porter, outre les feux mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 de cet article, un troisième feu blanc brillant de même construction et de même visibilité placé à 50 centimètres au moins et à 1 m 80 au plus au-dessous ou au-dessus de ces feux.

Article 19:

1. Les bâtiments à voile de 20 mètres de longueur et plus faisant route à la remorque ou sous voiles doivent porter les feux de côté prescrits à [l'article 16](#) sub B et C aux bâtiments à moteur et le feu de poupe décrit à [l'article 16](#) sub D.
2. Tout bâtiment à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route et tout bâtiment (sauf les embarcations à rames) remorqué, mû à l'aviron ou à la perche ou dérivant doit porter en tête du grand mât ou à l'avant à une hauteur de 6 mètres au moins et si le bâtiment n'a pas de mât ou que le mât est amené à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres.
3. Les bâtiments à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route sous voiles peuvent porter les feux de côté et de poupe au lieu du feu de tête de mât décrit à l'alinéa 2 du présent article. Les dispositions de l'alinéa C, 3) de [l'article 16](#) sont, dans ce cas, d'application en ce qui concerne les feux de côté.
4. Lorsque des bâtiments de mer à moteur remorqués ou assistés se servent de leurs propres engins de propulsion, ou les tiennent prêts à s'en servir immédiatement, ils doivent porter

les feux prescrits à [l'article 16](#) aux bâtiments à moteur faisant route, tandis que la disposition de [l'article 17](#) (second feu de tête de mât) reste d'application à bord de ces bâtiments à moteur.

5. Lorsque des bâtiments de mer à moteur remorqués ne sont pas en état de se servir de leurs engins de propulsion propres, ils doivent porter, le jour, les ballons noirs décrits à [l'article 27](#), sous le § 1^{er}, et la nuit, outre les feux B, C et D prescrits à [l'article 16](#), les feux blanc et rouge décrits à [l'article 27](#) sous le paragraphe premier.

Article 20:

Les embarcations à rames, qui marchent à l'aviron, à la voile ou qui sont halées, doivent avoir prêt, sous le main, un fanal à feu blanc brillant qui sera exhibé assez à temps pour prévenir toute collision. Lorsqu'elles sont à la remorque, ces mêmes embarcations ne sont astreintes au port d'aucun fanal.

Article 21:

Les bâtiments à moteur assurant le service d'un passage d'eau doivent, au lieu du feu de tête de mât, prescrit à [l'article 16](#) sub A, porter, à 3 mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau un feu vert brillant et verticalement en dessous, à une distance d'un mètre, un feu blanc brillant. Ces feux doivent être visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres. En outre, ces bâtiments doivent porter les feux de côté et de poupe prescrits à [l'article 16](#) sub B, C et D.

Article 22:

1. Les règles suivantes sont applicables aux bâtiments qui, à cause de leur longueur ou de leur tirant d'eau fixés par le service de la capitainerie du port, peuvent difficilement s'écarter de la route d'autres bâtiments.

Tout bâtiment de mer faisant route et qui remplit les conditions détaillées ci-dessus doit sur l'indication du pilote, porter le signal suivant:

- a. de jour, en tête du mât de misaine, un cylindre d'au moins 65 centimètres de diamètre et d'au moins 1 mètre de hauteur;
- b. de nuit, un feu rouge visible sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3600 mètres; si le bâtiment de mer ne porte qu'un feu de tête de mât, ce feu rouge doit être montré à 4 mètres au moins au-dessus du dit feu, et si le bâtiment de mer porte deux feux de tête de mât, à 4 mètres au moins au-dessus du feu supérieur.

2. Ce signal doit être exhibé dès que le bâtiment faisant route pénètre dans les eaux auxquelles s'applique le présent règlement ou lorsqu'il poursuit sa route après avoir été au mouillage; le signal doit être amené lorsque le bâtiment quitte lesdites eaux, s'y met au mouillage ou s'y échoue.

Article 23:

Les unités de poussage faisant route, et dont la plus grande longueur et la plus grande largeur ne dépassent pas respectivement 100 mètres et 12 mètres doivent porter les feux prescrits à [l'article 16](#).

Article 24:

Les unités de poussage faisant route, dont la longueur et la largeur sont respectivement supérieures à 100 mètres et 12 mètres, doivent porter les feux de nuit:

- a. comme feux de tête de mât:
 1. trois feux blancs sur la partie avant de la première barge poussée, ou d'une des premières barges poussées. Ces feux doivent être disposés en forme de triangle équilatéral ayant sa base horizontale dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal de l'unité de poussage. Le feu supérieur doit être placé à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plan des marques de jaugeage. Les deux feux inférieurs doivent être placés à environ 1,25 mètre l'un de l'autre et à environ 1,10 mètre en-dessous du feu supérieur;

2. un feu blanc à l'avant de toute autre barge poussée, visible de l'avant sur toute la largeur. Ce feu doit, pour autant que possible, être placé à trois mètres en dessous du feu supérieur, mentionné sous 2. Tous les feux mentionnés en a, doivent par ailleurs, être conformes aux prescriptions de [l'article 16](#) sub A. Les mâts auxquels ces feux sont fixés doivent être disposés dans l'axe longitudinal de la barge poussée sur laquelle ils se trouvent;
- b. comme feux de côté:
les feux prescrits à [l'article 16](#), sub B et C. Ces feux doivent être placés sur la partie la plus large de l'unité de poussage, le plus près possible du pousseur, à 1 mètre au plus à l'intérieur du bord de l'unité de poussage et à 2 mètres au moins du plan d'eau.
- c. comme feux de poupe:
 1. sur le pousseur, trois feux blancs placés sur une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe longitudinal, avec une entre-distance d'environ 1,25 mètre et à une hauteur telle qu'ils ne puissent être masqués par un des autres bâtiments de l'unité de poussage;
 2. un feu blanc sur chaque barge poussée, visible de l'arrière sur toute la largeur. Tous ces feux de poupe doivent par ailleurs, être conformes aux prescriptions de [l'article 16](#), sub D.

Article 25:

1. Un bâtiment au mouillage ou amarré doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, à une hauteur au-dessus du plat bord de 3 mètres au moins et de 6 mètres au plus, un feu blanc brillant projetant une lumière ininterrompue tout autour de l'horizon visible à une distance de 1800 mètres au moins.
2. Un bâtiment de 45 mètres de longueur et plus, au mouillage ou amarré, doit porter deux feux semblables, l'un à l'avant à une hauteur au-dessus du plat bord de 6 mètres au moins et de 12 mètres au plus, l'autre à l'arrière et à 4 m 50 au moins en dessous du feu de l'avant.
3. Le jour, les bâtiments de mer de plus de 45 mètres doivent, lorsqu'ils sont au mouillage, porter à l'avant à la hauteur et à l'endroit indiqués dans le premier alinéa, un ballon noir de 0 m 50 au moins et de 0 m 80 au plus de diamètre. Tous les autres bâtiments au mouillage peuvent porter le signal de jour.
4. Cet article n'est pas applicable aux bâtiments:
 - a. Ancrés ou amarrés en dehors du chenal tout à fait à l'intérieur d'une étendue d'eau, réservée aux embarcations de plaisance;
 - b. Stationnant de nuit à un embarcadère ou point d'amarrage éclairé.
5. Lorsque deux bâtiments stationnent l'un à côté de l'autre, le feu sera montré par celui qui se trouve à l'extérieur.
6. Les bâtiments amarrés qui pourraient encourir des dommages ou un sinistre à la suite du ressac occasionné par le passage en vitesse de bâtiments de mer doivent, à titre d'indication montrer: le jour, un pavillon rouge; la nuit, deux feux rouges brillants hissés l'un au-dessus de l'autre, à une distance de 0,50 m au moins et de 1 m au plus, visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1500 mètres.
Les bâtiments de passage devront réduire leur allure d'autant qu'il le faudra pour prévenir la formation d'un ressac préjudiciable.

Article 26:

1. Les engins flottants destinés à l'exécution de travaux doivent indiquer par une bouée bleue pourvue la nuit d'un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance de 1800 mètres au moins, chacune de leurs ancres qui peuvent présenter un danger pour les bâtiments de passage.
2. Cette obligation existe pour tous les bâtiments à l'égard des ancres mouillées par les travers dans la voie navigable ou à proximité de la voie navigable.

Article 27:

1. Tout bâtiment échoué porte, le jour, deux ballons noirs de 0,50 m au moins et de 0,80 m au plus de diamètre sur une ligne verticale à 0,50 m au moins et à 1 mètre au plus de distance l'un au-dessus de l'autre. Le ballon inférieur devra se trouver à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord. Pendant la nuit, tout bâtiment de cette espèce devra porter à la hauteur du feu prescrit au premier paragraphe de [l'article 25](#) un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres et à une distance verticale de 0,50 m au moins et de 1 mètre au plus au-dessus de ce feu, un feu rouge brillant remplissant les conditions prescrites pour le feu blanc.
2. Un bâtiment qui n'est pas maître ou qui n'est pas entièrement maître de sa manœuvre porte les mêmes feux et signaux que ceux qui sont prescrits au premier paragraphe du présent article et, en outre, tant qu'il fait route, les feux prescrits pour un bâtiment de sa catégorie.
3. Les épaves sont soumises aux prescriptions énoncées au premier paragraphe. Toutefois, lorsque les ballons ou feux ne peuvent être hissés sur l'épave même, ils sont exhibés d'un bâtiment placé au-dessus ou à côté de l'épave.
4. Lorsque le bâtiment en question est placé à côté de l'épave, les ballons ou feux prescrits ci-dessus doivent être hissés du côté où la voie navigable est libre; en outre, le bâtiment doit hisser du côté où la voie navigable n'est pas libre, la nuit, un feu rouge visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1800 mètres, et le jour un ballon noir à la hauteur du plus haut feu ou du plus haut ballon prémentionné.
5. L'indication d'une épave peut également se faire au moyen d'une ou de plusieurs bouées d'épaves lumineuses, montrant un feu visible sur tout l'horizon, d'une distance d'au moins 1800 mètres ou au moyen de bouées non lumineuses.

Couleur: la bouée sera peinte en vert (y compris, le cas échéant, le voyant);

Bouée devant être laissée à tribord:

Forme: conique;

Voyant: (le cas échéant) cône pointe en haut;

Feu: (le cas échéant) vert à trois éclats.

Bouée devant être laissée à bâbord:

Forme: cylindrique;

Voyant: (le cas échéant) cylindrique;

Feu: (le cas échéant) vert à deux éclats.

Bouée pouvant être laissée d'un bord ou de l'autre:

Forme: sphérique;

Voyant: (le cas échéant) sphérique;

Feu: (le cas échéant) vert à occultations régulières, la période de lumière étant nettement plus longue à l'œil que la période d'obscurité.

Le mot tribord indique le côté qui est à main droite du navigateur venant de l'aval; le mot bâbord, le côté qui est à sa main gauche.

6. Les prescriptions énoncées aux premier et quatrième paragraphes sont également applicables à bord des engins flottants, destinés à des travaux dans l'exercice de leurs opérations.
7. A bord de ces engins flottants le ballon noir montré le jour du côté où la voie navigable n'est pas libre peut être remplacé par un pavillon rouge et blanc arboré du côté où doit s'effectuer le passage.
8. Les prescriptions du § 2 ne sont pas applicables à bord de bâtiments de mer remorqués ou assistés par un ou plusieurs bâtiments à moteur. Pour les bâtiments de mer remorqués ou assistés il y a lieu de tenir compte des § 1^{er}, 4 et 5 de [l'article 19](#).

Article 28:

Tout bâtiment qui se trouve dans la voie navigable, qu'il fasse route ou non, est tenu à l'approche d'un bâtiment venant d'une direction de laquelle son ou ses feux ne peuvent que

difficilement ou point être aperçus, de montrer temporairement un feu blanc brillant à un endroit tel que le bâtiment qui s'approche puisse l'apercevoir à temps.

Article 29:

Tout bâtiment à moteur qui, en dehors de ses moyens de propulsion mécanique, utilise également sa voilure, doit, à l'endroit le plus visible, mais à 3 mètres au moins au-dessus du plat bord, porter un cône noir pointant vers le haut de 0,50 m au moins et de 0,80 m, au plus de hauteur et de diamètre de base.

Article 30:

1. Tous les signaux prescrits dans le présent article pour les bâtiments qui font route doivent être donnés de manière efficace par:
 - a. les bâtiments à moteur au moyen du sifflet ou de la sirène;
 - b. les bâtiments à voiles et les bâtiments remorqués, halés, mus à la perche ou dérivant au moyen du cornet de brume ou d'un autre instrument semblable.
2. Par temps de brume, de brouillard, pendant les forts grains de pluie ou de neige ou lorsque la vue est gênée par d'autres circonstances atmosphériques, les règles ci-après seront observées, tant le jour que la nuit:
 - a. tout bâtiment à moteur ayant de l'erre doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé;
 - b. tout bâtiment à moteur en route stoppé et n'ayant pas de l'erre doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés, séparés par un intervalle d'une seconde environ;
 - c. tout bâtiment à voile faisant route et un bâtiment (sauf les canots à l'aviron) qui est halé ou mû à la perche, ou qui dérive doit donner un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas une minute;
 - d. tout bâtiment au mouillage ou échoué, un engin flottant occupé à des travaux ou s'y apprêtant, ainsi qu'un bâtiment indiquant la position d'une épave doit, à des intervalles n'excédant pas une minute, sonner rapidement la cloche pendant la durée approximative de cinq secondes;
 - e. tout bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments et tout bâtiment faisant route qui ne peut ou ne peut entièrement manœuvrer, doit, au lieu des signaux prescrits sub a, et c, du présent paragraphe, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de deux sons brefs séparés chacun par un intervalle d'environ une seconde. Le dernier des bâtiments remorqués peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autres.

Section II - Vitesse, halage, croisement et trématage, virement

Article 31:

Par temps de brouillard ou en toute autre situation gênant la visibilité de la même manière, tout bâtiment doit, tout en tenant compte des circonstances et situations du moment, limiter sa vitesse de telle façon qu'en manœuvrant avec prudence et le cas échéant en stoppant immédiatement, un abordage avec un bâtiment ou un objet en vue puisse être prévenu.

En plus, les bâtiments de plus de 50 t doivent placer une vigie à l'avant.

Article 32:

§ 1. La vitesse maximum autorisée comporte:

- a. pour des bâtiments d'un tirant d'eau inférieur à 1,50 m: 300 mètres par minute ou 18 km/h;
- b. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est fixé de 1,50 m à moins de 3 m: 200 mètres par minute ou 12 km/h;
- c. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est fixé de 3 m à moins de 4 m: 175 mètres par minute ou 10,5 km/h;

- d. pour des bâtiments dont le tirant d'eau est de 4 m ou plus: 150 mètres par minute ou 9 km/h.
- § 2. Toutefois les bâtiments doivent réduire leur vitesse de telle façon que les remous et les succions pouvant occasionner des dégâts aux berges, aux ouvrages d'art ou aux autres bâtiments soient évités.
- § 3. Dans les traversées des agglomérations, dans les coudes et passes étroites, devant les quais de chargement et de déchargement, à proximité des travaux en cours d'exécution, près des bâtiments employés à relever des épaves ou chargés de matières explosives et à tout endroit désigné par le capitaine du port, la vitesse doit être réduite à temps, de manière à éviter tout danger ou avarie. Les capitaines se conforment aux signaux placés sur les lieux, ou aux prescriptions données par les personnes compétentes.

Article 33:

- § 1. En règle générale, tout bâtiment doit la moitié de la voie navigable aux autres bâtiments. Cependant les bâtiments d'un tirant d'eau de moins de 5 m doivent céder le passage dans l'axe du canal aux bâtiments de 5 m ou plus de tirant d'eau qui portent les feux et signaux prévus à [l'article 22](#).
- § 2. Les bâtiments venant de l'embranchement de Willebroek, de la darse de Vilvorde ou de tout autre bassin situé le long du canal, ne peuvent emprunter le canal qu'à condition de ne pas gêner des bâtiments qui naviguent sur la voie principale, ni dans leur marche, ni dans leur vitesse.
- § 3. Un bâtiment n'a le droit de réclamer la priorité de passage à une passe rétrécie que s'il se trouve à moins de 500 m de distance de cette passe. A distance égale, le bâtiment en descente a priorité de passage.
- § 4. Sur tout bâtiment marchant à la voile, les vergues, les mâts et les voiles doivent être disposés de manière à ne pouvoir causer ni entraves, ni dommages.
- § 5. Tout bâtiment doit laisser les bâtiments halés serrer la rive sur laquelle ils sont halés.
- § 6. Dans le cas où la visibilité est, pour des causes autres que météorologiques, à tel point réduite que des bâtiments faisant route ne peuvent s'apercevoir à temps, ces bâtiments doivent signaler leur présence en faisant entendre un signal consistant en un son continu. Ce signal doit, au besoin, être répété.
- § 7. Avant de se mettre en route, tout bâtiment motorisé doit faire entendre également le signal d'avertissement consistant en un son continu.
- § 8. Tout bâtiment motorisé faisant route, manœuvrant en vue de prévenir un abordage, doit indiquer sa manœuvre à un bâtiment en vue par les 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 toute».
- § 9. Tout bâtiment motorisé faisant route qui n'est pas maître de sa manœuvre doit l'indiquer à un bâtiment en vue par quatre sons brefs pour dire: «Vous devez vous écarter de ma route, je ne suis pas maître de ma manœuvre».
- § 10. Tout bâtiment motorisé, qui s'approche d'un autre bâtiment, doit, lorsqu'il y a risque de collision, diminuer de vitesse, stopper ou battre en arrière.
- § 11. Si un bâtiment doit s'écarter de sa route en exécution du présent règlement, l'autre bâtiment doit conserver la sienne.
- § 12. En vue de l'application et de l'interprétation des prescriptions de la section II du chapitre II, il faut tenir compte des dangers de navigation et de collision ainsi que des circonstances particulières qui peuvent justifier une dérogation à ces règles pour éviter un danger immédiat.

Article 34:

- § 1. Sous réserve des stipulations de [l'article 33-1](#) des bâtiments qui doivent se croiser serrent chacun la rive qu'ils ont à leur droite.

- § 2. Il peut être dérogé aux prescriptions de l'alinéa 1er du présent article, lorsque des circonstances exceptionnelles obligent un bâtiment motorisé à venir sur bâbord. Dans ce cas, le bâtiment signifie son intention en temps utile par deux sons brefs qui sont au besoin répétés.
- § 3. Si des bâtiments naviguant dans des directions opposées s'approchent d'un lieu d'accostage de telle manière que leur passage simultané peut présenter un danger, le bateau remontant doit attendre que le bateau descendant ait franchi le rétrécissement, le pont ou le lieu d'accostage. Cette règle n'est pas applicable si un des bâtiments a un tirant d'eau de 5 m et plus et porte les feux et signaux indiqués à [l'article 22](#).
- § 4. Il est interdit aux bâtiments d'un tirant d'eau de 5 m et plus de se croiser dans les parties du canal désignées ci-après:
- depuis l'extrémité aval de l'avant-port jusqu'au port de Vilvorde;
 - dans les agglomérations de Humbeek, Kapelle-op-den-Bos, Tisselt et Willebroek;
 - depuis l'écluse n° 1 à Kapelle-op-den-Bos jusqu'à l'extrémité des murs de quai construits à l'aval de cette écluse;
 - depuis l'écluse n° 2 à Willebroek jusqu'à 500 m en aval du pont du chemin de fer à Willebroek.
- Avant de s'engager dans ces parties de canal, le capitaine d'un bâtiment remontant, qui porte les signaux prévus à [l'article 22](#), devra s'assurer qu'aucun autre bâtiment portant les mêmes signaux, n'est engagé dans ces parties de canal.

Article 35:

- § 1. Sans préjudice des prescriptions suivantes, un bâtiment qui en dépasse un autre doit s'écarter de la route de ce dernier, s'il y a risque de collision.
- § 2. Tout bâtiment, qui à raison de la vitesse à laquelle il marche régulièrement, en rejoint un autre, a le droit de devancer celui-ci, compte tenu des dispositions suivantes du présent article. Le trématage est cependant interdit aux bâtiments visés à [l'article 22](#).
- § 3. Il est interdit de continuer à naviguer à hauteur d'un autre bâtiment ou d'augmenter sa vitesse uniquement pour dépasser un autre bâtiment ou pour empêcher celui-ci de le dépasser.
- § 4. Il est interdit de dépasser un bâtiment faisant route à moins de 500 m d'une écluse, d'un pont ou d'un ouvrage d'art à simple passe.
- § 5. Les bâtiments faisant route dans une même direction ne peuvent trémater dans les coudes ou dans des passes étroites qui ne permettent pas le croisement.
- § 6. Tout bâtiment qui en rattrape un autre et veut le dépasser doit faire connaître son intention par un son continu émis à une distance de 200 m au moins de ce dernier. Au besoin, ce signal doit être répété. Le bâtiment ainsi averti doit ralentir sa marche et exécuter, suivant le cas, l'une des manœuvres prescrites ci-après dès que le bâtiment qui se prépare à trémater s'est approché à une longueur double de la sienne.
- § 7. Lorsque des bâtiments en rejoignent d'autres se déplaçant dans le même sens et ont le droit de dépasser, les premiers doivent serrer la rive qu'ils ont à droite (tribord) et les seconds celle qu'ils ont à gauche (bâbord).
- § 8. Lorsque les circonstances obligent un bâtiment à déroger aux prescriptions du paragraphe précédent, le bâtiment qui veut trémater ne doit pas émettre le signal décrit au sixième paragraphe, mais faire connaître son intention de dépasser à contre-bord par deux sons continus.
- § 9. Lorsqu'un bâtiment motorisé est rattrapé et est en mesure de livrer passage à celui qui veut de dépasser, il doit émettre deux sons brefs s'il vient à cet effet sur bâbord et un son bref si, à la suite de circonstances spéciales, il est obligé de venir sur tribord.
- § 10. Lorsque le bâtiment qui est rattrapé veut faire connaître que, de l'avis du capitaine, il n'est pas possible de trémater, il doit faire entendre sept sons brefs.

Article 36:

Lorsqu'un bâtiment veut virer, il doit faire connaître son intention aux bâtiments se trouvant à proximité par un son continu suivi d'un ou de deux sons brefs, selon qu'il désire éviter sur tribord ou bâbord. Tout bâtiment proche doit éventuellement lui faire place pour effectuer sa manœuvre.

Article 37:

- § 1. Tout bâtiment dont le capitaine a, par infraction au présent règlement, entravé ou retardé la marche d'un ou de plusieurs autres bâtiments, est retenu à la première écluse ou au premier pont jusqu'après le passage des bâtiments entravés ou retardés.
- § 2. Le capitaine du port et ses adjoints, les personnes compétentes, ainsi que les agents de l'État chargés de l'exécution des lois et règlements concernant la douane, peuvent faire arrêter les bâtiments faisant route et monter à bord pour vérifier si les prescriptions légales et réglementaires sont observées. Les capitaines sont tenus de se conformer à leurs réquisitions.

Section III - Passage aux ouvrages d'art

Article 38:

- § 1. En approchant des ponts mobiles, les bâtiments doivent ralentir et se conformer à la signalisation. Ils doivent éventuellement demander le passage par les signaux sonores suivants:
- 3 sons prolongés: pour le passage aux ponts-tournants et aux ponts-levants dont le tablier ne doit être levé qu'à 7,20 m;
 - 3 sons prolongés suivis de 2 sons brefs: si les tabliers doivent être levés à plus de 7,20 m au-dessus du plan d'eau.
- La répétition de ces signaux est interdite dans les agglomérations. Si en procédant de cette façon, la manœuvre du pont peut être évitée ou réduite au minimum, les bâtiments à mâture amovible sont tenus d'abaisser leurs mâts.
- § 2. L'arrêt est obligatoire à la distance de 100 m ou devant les poteaux d'arrêt ou signes des ponts mobiles, si le pontier n'a pas donné l'autorisation de franchir ces ouvrages. Dans ce cas, les capitaines doivent amarrer leurs bâtiments de façon à ne pas gêner la marche d'autres bâtiments. En outre, ils doivent se conformer aux indications des pontiers et ne reprendre leur marche qu'avec l'autorisation de ceux-ci.
- § 3. Si le passage est permis, les capitaines doivent approcher du pont à vitesse réduite et passer l'ouvrage avec prudence. Il leur est interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes et tout autre engin les parties des ouvrages d'art qui ne sont pas établies en vue de faciliter les manœuvres.
- § 4. Le passage des ponts et le passage sous ceux-ci sont réglés par les signaux suivants:
- a. Aux ponts mobiles ou aux parties mobiles des ponts:
 1. un feu rouge de part et d'autre de l'ouverture signifie que le passage de l'ouvrage ou sous celui-ci est interdit;
 2. deux feux rouges placés l'un au-dessus de l'autre de part et d'autre de l'ouverture signifient que le passage de l'ouvrage ou sous celui-ci est interdit;
 3. un feu rouge et un feu vert placés l'un sous l'autre de part et d'autre de l'ouverture, signifient que le passage n'est pas autorisé mais le sera incessamment;
 4. un feu vert placé de part et d'autre de l'ouverture signifie que le passage est autorisé;
 5. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et un feu vert placé de part et d'autre de l'ouverture signifient que le passage est autorisé mais qu'il faut tenir compte des limitations désignées (de la hauteur autorisée);
 6. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et un feu rouge de part et d'autre de l'ouverture signifient: passage interdit, passage sous l'ouvrage autorisé mais en tenant compte des limitations imposées (de la hauteur autorisée);

7. un feu jaune au-dessus de l'ouverture et deux feux rouges l'un au-dessus de l'autre de part et d'autre de l'ouverture signifie: passage interdit, le pont n'est pas desservi, le passage sous le pont est autorisé mais en tenant compte des restrictions imposées (de la hauteur autorisée).

b. Aux ponts fixes ou aux parties fixes des ponts:

1. Un feu jaune au-dessus de l'ouverture signifie: le passage sous l'ouvrage est autorisé, dans les deux sens;

2. deux feux jaunes placés l'un à côté de l'autre au-dessus de l'ouverture signifient: passage sous l'ouvrage autorisé - le passage de l'ouvrage de la direction opposée est interdit;

3. un feu rouge au-dessus de l'ouvrage signifie que le passage de l'ouvrage est interdit.

§ 5. Si la configuration des lieux empêche d'apercevoir de loin les signaux d'un ouvrage d'art, une pré-signalisation répétant les signaux donnés sur un des côtés de l'ouverture de l'ouvrage d'art, peut être établie sur une des rives. Un petit panneau placé sous le signal indique le genre d'ouvrage d'art et un petit panneau au-dessus du signal la distance, en mètres, qui le sépare des signaux réglant le passage de l'ouvrage d'art.

Article 39:

§ 1. En approchant des écluses, les capitaines doivent ralentir la marche de leurs bâtiments et se conformer aux indications des signaux ou aux ordres qui leur sont donnés par l'éclusier.

§ 2.

a. L'entrée des écluses de Willebroek et Kapelle-op-den-Bos est réglée au moyen d'un sémaphore établi aux têtes d'écluse entre la grande et la petite écluse.

- De jour, le bras supérieur du sémaphore, en position horizontale, et, de nuit, le feu rouge supérieur signifient: «défense d'entrer dans la grande écluse».
- De jour, le bras supérieur du sémaphore en position oblique à 45° dans le sens de la grande écluse, et, de nuit, le feu vert supérieur signifient: «les bâtiments peuvent entrer dans la grande écluse, en suivant les directives de l'éclusier».
- De jour, le bras inférieur du sémaphore en position horizontale, et, de nuit, le feu rouge inférieur signifient: «défense d'entrer dans la petite écluse».
- De jour, le bras inférieur du sémaphore en position oblique à 45° en direction de la petite écluse, et, de nuit, le feu vert inférieur signifient: «les bâtiments peuvent entrer dans la petite écluse en suivant les directives de l'éclusier».

b. L'entrée et le placement dans le goulot d'accès de Wintam sont réglés par des feux verts et rouges. La signification des signaux qui sont donnés par ces feux est indiquée à [l'annexe 1](#) du présent règlement. Le goulot d'accès de Wintam est balisé de surcroît, à l'intention des bâtiments entrants, par un feu vert qui est placé par rapport à ces bâtiments à la droite, et par un feu rouge placé à la gauche du goulot, par rapport à ces bâtiments.

c. L'entrée et le placement dans le chenal d'accès et dans l'écluse de Zemst sont réglés par des feux verts et rouges, de forme triangulaire pour les bâtiments de mer et ronde pour les bâtiments d'intérieur. La signification des signaux qui sont donnés par ces feux est indiquée à [l'annexe 3](#) du présent règlement.

§ 3. Si le passage n'est pas libre, les capitaines doivent amarrer leurs bâtiments de façon à ne pas gêner la navigation. Les capitaines sont tenus de demander le passage aux écluses par inscription au registre de tour de rôle et d'indiquer leur ordre d'arrivée aux poteaux d'arrêt. Ils doivent se conformer aux ordres donnés par l'éclusier. Tout capitaine qui n'obtempère pas à l'appel d'éclusage perd son tour et doit se faire réinscrire au rôle.

§ 4. Si le passage est libre, le capitaine aborde l'ouvrage à allure lente et place son bâtiment dans l'écluse en se conformant aux ordres de l'éclusier. Dans le sas de l'écluse, les bâtiments doivent être solidement amarrés à leurs deux extrémités.

§ 5. Dès qu'un bâtiment est en place dans le sas de l'écluse, il lui est interdit de laisser tourner ses hélices. Il est interdit d'utiliser des défenses amovibles qui ne sont pas flottantes. Il est

également interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes ou tout autre engin les parties des ouvrages qui ne sont pas établies en vue de faciliter les manœuvres.

§ 6. Aucun bâtiment ne peut rester dans les écluses que pendant le temps strictement nécessaire à l'éclusage.

Article 40:

Les personnes compétentes ont seules le droit de manœuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.

Article 41:

§ 1. Sous réserve des dispositions qui suivent, le passage aux écluses et aux ponts mobiles a lieu suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux d'arrêt établis de part et d'autre de ces ouvrages.

§ 2. Sans préjudice des dispositions des §§ 4 et 5, les bâtiments suivants jouissent d'une priorité de passage dans l'ordre indiqué ci-après:

- a. les bâtiments chargés de substances et mélanges explosibles ou susceptibles de déflager;
- b. les bâtiments appartenant à l'armée et ceux qui aident celle-ci dans ses opérations ou transports;
- c. les bâtiments de l'État ou de la Société arborant le pavillon national;
- d. les bâtiments ayant subi une avarie et dont le séjour présente un danger pour la sécurité de la navigation;
- e. les bâtiments de mer affectés à un service régulier;
- f. les autres bâtiments de mer;
- g. les bâtiments transportant du matériel de sauvetage ou de réparation, qui se rendent sur les lieux d'un accident. Ces bâtiments jouissent d'une priorité absolue en cas d'urgence.

§ 3. Les bâtiments indiqués au § 2, a) sont éclusés isolément. Leur mise à couple avec d'autres bâtiments est interdite.

§ 4. Dans des circonstances exceptionnelles, entre autres pour assurer l'approvisionnement du pays, l'ordre des éclusages peut être fixé par le capitaine du port.

§ 5. Les éclusiers ont le droit d'écluser un bâtiment avant son tour, lorsque, tenant compte des bâtiments déjà admis à l'éclusage et de ceux qui restent en attente, ils peuvent ainsi assurer un sassement complet. Les embarcations de plaisance motorisées jaugeant moins de 3 tonnes sont choisies en premier lieu pour compléter les sassements. Toutefois, cette faveur ne peut être accordée plus de deux fois par jour, à une même écluse, à une même embarcation de plaisance motorisée.

CHAPITRE III. Transport d'explosifs et d'autres matières dangereuses

Article 42:

Les bâtiments transportant des substances et mélanges explosibles ou susceptibles de déflager ne peuvent ni séjourner, ni s'arrêter dans les agglomérations. Ils ne peuvent accoster qu'aux endroits désignés par le capitaine du port.

CHAPITRE IV. Libre passage des bateaux de l'armée

Article 43:

Le passage des bateaux de l'armée est réglé par l'arrêté royal du 28 décembre 1877, et celui des bateaux du Service national de Transport par les voies navigables intérieures par l'arrêté royal du 26 août 1939.

CHAPITRE V. Stationnement, chargements, déchargements, déhalages et mesures de sécurité

Article 44:

- § 1. Le stationnement des bâtiments, le chargement et le déchargement de marchandises, l'embarquement ou le débarquement de passagers ne sont autorisés qu'aux endroits désignés ou agréés par la Société.
- § 2. Les bâtiments ne peuvent stationner qu'aux endroits où ils n'entravent pas la navigation.
- § 3. Le stationnement est également interdit à moins de 200 m des bâtiments chargés de matières explosives.

Article 45:

- § 1. Les bâtiments en stationnement doivent être convenablement amarrés à leurs deux extrémités.
- § 2. L'amarrage ne peut se faire qu'aux bollards, bornes, ducs l'Albe ou organeaux prévus à cet usage.
- § 3. Les bâtiments en stationnement ne peuvent faire tourner leurs hélices.

Article 46:

- § 1. Au passage des autres bâtiments, l'équipage des bâtiments en stationnement doit surveiller les amarres et les planches de débarquement et prendre toutes mesures pour pallier le déplacement de leur bâtiment sous l'action de la succion et des remous provoqués par les bâtiments qui passent.
- § 2. Lorsqu'un bâtiment est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage d'autres bâtiments, le capitaine du port et, au besoin toute personne compétente peut prescrire aux capitaines les mesures qu'il juge nécessaires, même si celles-ci ne sont pas prévues au présent règlement.

Article 47:

- § 1. Si les bâtiments sont amarrés sur plusieurs rangs, les plus voisins de la rive doivent servir de passage pour les communications entre le quai et les bâtiments qui en sont plus éloignés. Le passage doit être assuré dans de bonnes conditions de sécurité.
- § 2. Cependant, aucun chargement ou déchargement ne peut s'effectuer de cette manière, sauf l'exception prévue à [l'article 59](#).
- § 3. Tout stationnement sur plusieurs rangs ainsi que le stationnement des bâtiments vides qui n'attendent pas un chargement immédiat sont interdits le long des deux rives, entre le pont-levant de Buda et un point situé au km 8,430 en descente.

Article 48:

- § 1. Le capitaine du port peut exiger le déhalage des bâtiments pour des raisons de service, de police, de sécurité ou pour l'exploitation des quais et rives. Il délivre les documents requis pour l'application de [l'article 74](#), § 3, c ci-après.
- § 2. Les capitaines sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les personnes compétentes pour tout ce qui concerne l'accostage et le déhalage des bâtiments à quai, l'ancrage et l'amarrage des bâtiments en stationnement. Ils ne peuvent laisser traîner les amarres, ni les lancer à l'eau.

Article 49:

Tout bâtiment en stationnement doit être gardé de jour et de nuit.

Article 50:

- § 1. Le capitaine donne immédiatement l'alarme si un incendie se déclare à bord. Il éloigne son bâtiment des estacades, des ouvrages d'art et des autres bâtiments;

§ 2. Les équipages des bâtiments qui se trouvent à proximité du bâtiment sinistré sont tenus de lui prêter aide et assistance, tant pour exécuter la manœuvre de déplacement que pour combattre l'incendie.

Article 51:

- § 1. S'il est nécessaire d'effectuer une baisse partielle ou totale des eaux, les bâtiments doivent se placer aux endroits où ils ne peuvent entraver le libre cours des eaux ni occasionner aucune dégradation. Ils doivent être solidement amarrés par les soins et sous la responsabilité des capitaines. En cas de besoin, ils se déplaceront aux endroits qui leur sont indiqués par les personnes compétentes.
- § 2. Cette clause s'applique également aux barquettes et embarcations de plaisance que les personnes compétentes sont, du reste, en droit de faire garer sur la terre ferme.
- § 3. En temps de gel, les capitaines ont l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de leur bâtiment.
- § 4. Au cas où les glaces nécessitent l'usage de brise-glaces ou d'autres moyens de lutte contre les effets de la gelée et en période de débâcle, les capitaines sont tenus de protéger leurs bâtiments contre le heurt des glaçons.

Article 52:

Il appartient au capitaine de prendre toutes les précautions pour que son bâtiment ne subisse aucune avarie, n'occasionne aucun dommage aux bâtiments de tiers ou, en général, pour qu'il ne cause aucun dommage à des tiers, même si certaines de ces précautions ne sont pas expressément prévues aux règlements et lois.

CHAPITRE VI. Obligations des capitaines dont le bâtiment a provoqué ou subi des avaries, ou est coulé bas

Article 53:

Immédiatement après un accident, une dégradation de la voie navigable ou de ses dépendances, une avarie aux ouvrages d'art, au matériel d'exploitation ou aux bâtiments de la Société, ou à la suite d'un fait pouvant occasionner dommages ou dégâts aux usagers de la voie d'eau, le capitaine du bâtiment qui a occasionné les dégâts doit avertir les personnes compétentes les plus proches.

Article 54:

- § 1. Lorsqu'un bâtiment est coulé ou menace de couler bas ou en cas d'avarie à un ouvrage d'art, et, en général, chaque fois que cela est nécessaire pour assurer la navigation, la sécurité des ouvrages d'art et de la voie navigable, l'ingénieur en chef-directeur, le capitaine du port, et, en cas d'urgence, toute personne compétente peut prescrire aux capitaines les mesures de sauvegarde qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.
- § 2. Les capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres. Si les ordres ne sont pas exécutés ou le sont imparfaitement ou si les capitaines sont absents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais, sans préjudice du recours pour la répétition de ces frais.

Article 55:

- § 1. Tout bâtiment coulé bas doit être signalé conformément aux prescriptions de [l'article 27](#).
- § 2. Le capitaine est tenu de remettre le bâtiment à flot aussi rapidement que possible, le cas échéant, dans le délai fixé par la Société. A l'expiration de ce délai, les mesures nécessaires peuvent être prises d'office conformément à [l'article 54](#), § 2,

Article 56:

Si le capitaine et le propriétaire du bâtiment coulé bas sont inconnus, la Société prend d'office les mesures qui s'imposent. Il en est de même pour tout objet abandonné dans le lit du canal qui serait de nature à gêner la navigation.

CHAPITRE VII. Bâtiments assurant un service régulier ou le transport de voyageurs.

Article 57:

Est considéré comme service régulier, tout service effectué par un bâtiment de mer reliant, au moins une fois par mois à des jours déterminés d'avance, Bruxelles ou une localité située sur le canal maritime de Bruxelles au Rupel à un ou des ports étrangers ou belges et qui est agréé comme tel par la Société.

Article 58:

Aucun service de transport de voyageurs ne peut être organisé sans autorisation préalable de la Société.

Article 59:

- § 1. Sauf dans les cas et aux endroits munis d'escaliers, l'embarquement et le débarquement des voyageurs doivent être assurés au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté.
- § 2. Si un bâtiment transportant des voyageurs ne peut accoster directement un débarcadère près duquel se trouve déjà un bâtiment en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs, des bagages et des approvisionnements. Le passage d'un bâtiment à l'autre s'opère au moyen d'une passerelle.

Article 60:

Tout bâtiment transportant un ou des voyageurs est tenu de s'annoncer au capitaine du port, ceci sans préjudice des prescriptions de [l'article 58](#).

CHAPITRE VIII. Remorquage et poussage

Article 61:

- § 1. Le remorquage des bâtiments sur le canal maritime et dans les bassins est réservé à la Société. Il est effectué aux conditions arrêtées par la Société. Ces conditions sont affichées aux bureaux de la capitainerie et aux bureaux de recette et sont reproduites au contrat de remorquage.
- § 2. Les bâtiments motorisés ne peuvent prendre aucun autre bâtiment en remorque à moins d'une autorisation spéciale du capitaine du port, ou en cas d'assistance. Cette autorisation est subordonnée au paiement des droits de remorquage.
- § 3. Sauf en cas d'assistance, il est interdit aux bâtiments motorisés de prendre en remorque plus d'un bâtiment.

Article 62:

- § 1. Tout convoi remorqué, toute unité de poussage, doivent être placés sous l'autorité d'un capitaine.
- § 2. Le capitaine du bâtiment servant en ordre principal à assurer la propulsion est le capitaine de tout le convoi remorqué ou de l'unité de poussage. Si plus d'un bâtiment sert, en ordre principal, à assurer la propulsion, le capitaine du convoi remorqué ou de l'unité de poussage doit être désigné avant que ne commence le déplacement.

- § 3. Les bâtiments d'une unité de poussage, à l'exception du pousseur, ne doivent pas avoir de capitaine, mais sont placés sous l'autorité du capitaine du pousseur.
- § 4. Le capitaine d'un bâtiment doit être à bord durant le déplacement du bâtiment. Le capitaine d'un engin flottant doit également être à bord lorsque cet engin est en activité.
- § 5. Le capitaine est responsable de l'observation des prescriptions du présent règlement. Les capitaines des convois remorqués ou des unités de poussage sont responsables de l'observation des prescriptions de ce règlement, pour autant qu'elles s'appliquent au remorquage ou au poussage.

Les capitaines des bâtiments faisant partie d'un convoi remorqué doivent se conformer aux ordres du capitaine de ce convoi. Ils doivent cependant prendre d'initiative toutes mesures pour que leurs bâtiments naviguent correctement, même si les ordres voulus ne leur sont pas donnés à cet effet.

TITRE III. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments, droits

CHAPITRE I. Inscription, jaugeage et déchirage des bâtiments

Article 63:

L'inscription, le jaugeage et le déchirage des bâtiments sont soumis aux prescriptions reprises en la matière au Règlement général des voies navigables du Royaume.

CHAPITRE II. Droits

Section I: Droits de navigation – Permis de navigation.

Article 64:

- § 1. Le droit de navigation pour les bâtiments d'intérieur chargés est fixé à 0,00025 EUR par tonne de 1000 kg et par kilomètre de parcours. Les fractions de tonnes n'excédant pas 500 kg sont négligées dans le calcul de ces droits et celles qui sont supérieures à 500 kg sont arrondies à l'unité supérieure. Le droit minimum est fixé à 4,00 EUR, quel que soit le genre de bâtiment.
- § 2. Les droits sont dus à raison des distances réellement parcourues, augmentées de un kilomètre par écluse franchie. Pour déterminer ces distances, la Société établit des repères et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine du canal. Elle modifie ces données en cas de nécessité.

Lorsque le lieu de départ ou d'arrivée effectif ne coïncide pas avec un repère, c'est le plus proche qui sert de référence. Dans la distance ainsi obtenue toute fraction supérieure à 500 m est comptée pour un kilomètre, toute fraction n'excédant pas 500 m est négligée, sauf s'il s'agit d'un parcours de 500 m ou moins, auquel cas ce parcours est taxé pour un kilomètre.

Article 65:

- § 1. Le capitaine d'un bâtiment d'intérieur naviguant à vide doit se munir d'un permis de navigation, qui lui est délivré par les receveurs des droits de navigation moyennant paiement d'un droit fixé selon le port en lourd du bâtiment, sans qu'il soit tenu compte de la distance parcourue. Ce droit est fixé comme suit:

- 2,50 EUR si le port en lourd ne dépasse pas 450 t;
- 3,50 EUR si le port en lourd dépasse 450 t sans dépasser 700 t;
- 5,00 EUR si le port en lourd dépasse 700 t.

§ 2. Ce permis de navigation est valable pour le voyage aller. Un second permis de navigation est requis si le retour s'effectue également à vide.

§ 3. Sont considérés comme bâtiments vides:

- a. les bâtiments dont l'enfoncement ne dépasse pas la valeur des 2 premiers centimètres d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide;
- b. ⁴
- c. les bâtiments motorisés qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison ne dépasse pas de plus de 5 cm le plan de flottaison à vide avec ballast tel qu'il est défini à l'article 68-11 du Règlement Général des Voies navigables du Royaume;
- d. les bâtiments qui ne sont destinés ni au transport de marchandises, ni à celui de personnes;
- e. ⁵

Article 66:

§ 1. Les bâtiments destinés au transport de voyageurs sont assujettis au paiement d'un droit qui est dû séparément pour un voyage aller ou retour. Ce droit est fixé comme suit:

- 5,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter au maximum 50 passagers;
- 10,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter plus de 50 et jusqu'à 100 passagers;
- 15,00 EUR pour les bâtiments pouvant transporter plus de 100 passagers

§ 2. Les bâtiments d'intérieur destinés à transporter à la fois des marchandises et des passagers sont, selon les circonstances, soumis au paiement des droits prévus au § 1 du présent article et à [l'article 65](#), ou au paiement de ceux prévus au paragraphe 1 de cet article, et de ceux prévues à [l'article 64](#).

§ 3. Les bâtiments de mer destinés au transport de marchandises et, à la fois, de voyageurs sont soumis au paiement des droits prévus au paragraphe 1 du présent article et à [l'article 67](#).

Section II - Droits d'entrée dans le canal (Navigation maritime)

Article 67:

§ 1. Les bâtiments de mer sont assujettis au paiement d'un droit d'entrée dans le canal, fixé à 0,2888 EUR par tonne-Moorsom du tonnage net (mesurage belge) pour un voyage aller-retour.

§ 2. Les bâtiments assurant un service régulier au sens de [l'article 57](#), sont assujettis au paiement du droit d'entrée suivant:

- 0,1996 EUR par tonne-Moorsom du tonnage net (mesurage belge), pour chacun des 10 premiers voyages effectués durant l'année civile;
- 0,1574 EUR F par tonne-Moorsom, pour chacun des 15 voyages suivants effectués durant l'année civile;
- 0,1339 EUR par tonne-Moorsom, pour les autres voyages effectués durant l'année civile.

Section III - Droits d'accostage

Article 68:

§ 1. Pour l'accostage de bâtiments en vue du chargement ou du déchargement, le capitaine est tenu de payer les droits d'accostage fixés par la Société régionale du Port de Bruxelles. Les montants de ces droits peuvent être révisés chaque année; toute modification du montant des droits sera affichée dans les locaux de la Société régionale du Port de Bruxelles.⁶

⁴ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

⁵ Arrêté du Gouvernement flamand du 7 avril 1993

⁶ Arrêté du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale du 17 décembre 1998

§ 2. Le droit d'accostage donne droit à un séjour sur quai ou berge de trois jours pour les marchandises destinées à être chargées dans un bâtiment ou déchargées d'un bâtiment. Le délai de trois jours court:

- a) pour les marchandises déchargées: à partir du lendemain du déchargement du bâtiment;
- b) pour les marchandises à charger: à partir du lendemain du placement des marchandises sur quai.

Section IV - Droits de séjour

Taxes de passage aux écluses en dehors des heures normales d'ouverture

Article 69:

§ 1. Lorsqu'un bâtiment séjourne plus d'un mois dans les eaux du canal, il est assujéti au paiement d'un droit de séjour dont les taux sont fixés comme suit:

- a. pour les bâtiments destinés au transport de marchandises: 0,0372 EUR par mois et par tonne métrique, à calculer d'après la capacité totale;
- b. pour les bâtiments qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, et pour les engins flottants qui ne sont pas des bâtiments de navigation: 0,0406 EUR par mois et par mètre carré, à calculer sur le produit des largeur et longueur maxima;
- c. tout nouveau mois commencé est compté pour un mois entier.

§ 2. La taxe pour le passage aux écluses en dehors des heures dont question à [l'article 13](#), est fixée comme suit:

- a. pour les bâtiments d'intérieur:
 - jusqu'à 420 tonnes 10,61 EUR
 - de 421 0 700 tonnes 13,21 EUR
 - de 701 à 1000 tonnes 17,10 EUR
 - plus de 1000 tonnes 21,15 EUR
- b. pour les bâtiments de mer:
 - de 200 tonnes Moorsom et moins 13,93 EUR
 - de plus de 200 tonnes Moorsom jusqu'à 50 tonnes Moorsom 18,02 EUR
 - plus de 350 tonnes Moorsom 22,31 EUR

Section V - Droits de dépôt sur berges et sur quais

Article 70:

Les marchandises débarquées ou celles destinées à l'embarquement qui sont déposées sur berges ou quais, au-delà des délais prévus à [l'article 68](#), § 2, sont soumises à un droit de dépôt progressif calculé par mètre carré occupé et par jour, dont les taux sont fixés comme suit:

- 0,20 BEF par m2 et par jour à partir du quatrième et jusqu'au dixième jour;
- 0,40 BEF par m2 et par jour à partir du onzième et jusqu'au vingtième jour;
- 0,60 BEF par m2 et par jour à partir du vingt et unième jour.

Section VI - Tarifs du remorquage.

Article 71:

§ 1. Le tarif du remorquage est arrêté par la Société et est affiché à l'entrée des bureaux de perception, de la capitainerie et des bureaux des éclusiers.

§ 2. Le prix du remorquage est payé dans les mêmes bureaux et aux mêmes conditions que les droits de navigation.

Section VII - Paiement des droits

Article 72:

- § 1. Sous réserve des exceptions accordées par la Société, les droits de navigation et autres prévus doivent être acquittés au premier bureau de perception se trouvant sur la route des bâtiments. Ces droits doivent, en tout cas, être acquittés avant que les bâtiments ne quittent les eaux du canal.
- § 2. Les bureaux de perception se trouvent aux écluses de Wintam et de Klein-Willebroek, à l'écluse 38 du canal de Charleroi, ainsi qu'au port, à l'avant-port et au siège social de la Société.
- § 3. En vue du paiement des droits dus, les capitaines doivent se présenter au bureau de perception munis du certificat de jaugeage de leur bâtiment, ainsi que du connaissance de la cargaison indiquant les lieux d'origine et de destination de la marchandise.
- En cas de transport de marchandises de nature différente ou si des chargements ou des déchargements sont prévus en cours de route, les capitaines doivent produire le connaissance de chacun des lots de marchandises. Le capitaine d'une unité de poussage doit satisfaire à cette obligation pour chaque bâtiment de l'unité.

Article 73:

- § 1. Si, en cours de voyage, le capitaine prend un supplément de charge ou si le destinataire de la marchandise lui assigne, par écrit, une nouvelle destination, il en fera la déclaration et produira toutes pièces probantes au premier bureau de perception ou à la première écluse qu'il franchit. L'agent de service vérifiera ces pièces et modifiera en conséquence la déclaration du capitaine.
- § 2. Si le contrôle fait apparaître que des droits payés sont insuffisants, les droits complémentaires seront perçus au premier bureau de perception rencontré ou, si le bâtiment ne se rend pas jusqu'à proximité d'un bureau de perception, par l'éclusier.
- § 3. Si le contrôle fait apparaître que des droits ont été perçus et que la différence dépasse 10 F, le capitaine ou le propriétaire intéressé peut demander de remboursement du trop perçu au premier bureau de perception.

Article 74:

- § 1. Si le capitaine ne peut produire le certificat de jaugeage ou s'il n'en possède pas, les droits sont calculés forfaitairement sur la base du produit de la plus grande longueur de la coque par sa plus grande largeur et l'enfoncement moyen du bâtiment diminué de 25 cm. Le capitaine est tenu de faire jauger son bâtiment immédiatement après déchargement et avant de prendre une nouvelle charge, faute de quoi le passage ultérieur aux écluses et aux ponts lui sera refusé. S'il résulte du jaugeage que le montant des droits, établi selon le tonnage forfaitaire dont question ci-dessus, est supérieur au total des droits établis d'après le certificat de jaugeage, la différence est restituée au capitaine ou au propriétaire.
- § 2. Pour les unités de poussage, les droits sont établis séparément pour le pousseur et pour les barges poussées.
- § 3. Sont exempts des droits de navigation, de permis de circulation à vide, de droits d'entrée et de droits d'accostage:
- les bâtiments appartenant à l'armée ainsi que les bâtiments de l'État battant le pavillon national;
 - les bâtiments destinés à prendre à leur bord tout ou partie de la cargaison d'un ou plusieurs autres bâtiments à la suite d'une réduction du tirant d'eau réglementaire ou pour toute autre cause accidentelle, telle qu'avaries etc. L'exemption de la perception ne prend cependant cours qu'à partir du lieu du chargement et jusqu'au lieu primitivement fixé du déchargement;
 - les bâtiments qui, en application de [l'article 48](#) du présent règlement, se déplacent et reviennent ensuite à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité le déplacement a cessé d'exister.

Pour jouir de cette exemption, les capitaines des bâtiments désignés au b) et au c) doivent être en possession d'une déclaration signée par le capitaine du Port.

TITRE IV. Conservation et exploitation de la voie navigable, du port et de leurs dépendances

CHAPITRE I. Conservation

Article 75:

Il est interdit:

- a. de détourner directement ou indirectement l'eau du canal ou des bassins en libre communication avec celui-ci ou d'y installer une prise d'eau sans autorisation préalable de la Société;
- b. de dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit de la voie navigable et ses dépendances;
- c. de jeter, laisser flotter ou couler dans le lit du canal, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, tout objet susceptible de relever le fond, gêner la navigation ou empêcher le libre écoulement des eaux, ou toute matière susceptible d'altérer ou de polluer celles-ci;
- d. d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes téléphoniques ou électriques, aux poteaux de signalisation, aux rails, et, en général, à tout ce qui n'est pas établi pour cet usage;
- e. de pêcher à moins de 100 m des écluses, sur des embarcations, et à tout endroit où la pêche gêne la navigation.

Article 76:

§ 1. Il est interdit de continuer à faire usage d'une prise d'eau lorsque le niveau de l'eau est descendu en dessous de la hauteur réglementaire fixée pour la navigation;

§ 2. Les prises d'eau autorisées et les compteurs doivent être maintenus en bon état d'entretien; les vannes doivent être bien étanches et leur manœuvre doit être assurée conformément aux directives des personnes compétentes en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Aucune indemnisation ne peut être exigée de la Société à la suite des mesures prévues dans le présent article.

Article 77:

Les heures d'ouverture et les heures normales de travail au port et à l'avant-port sont fixées par la Société. Elles sont portées à la connaissance des intéressés par lettres-circulaires et par affichage au siège social de la Société, aux écluses et aux bureaux de perception.

Article 78:

§ 1. Sauf autorisation, il est interdit de pénétrer ou de circuler sur le domaine de la Société, aux endroits où cette interdiction est indiquée par les signaux prévus au Règlement général de la police de la circulation ou encore par des panneaux indiquant cette interdiction.

L'autorisation est accordée par la Société contre paiement d'un droit à fixer par elle. Cette autorisation doit être exhibée à toute réquisition des personnes compétentes.

§ 2. Il est interdit de séjourner ou de circuler sur les berges sauf autorisation écrite de la Société, qui n'est valable que pour un an. Les pêcheurs pêchant de la rive, doivent être munis de cette autorisation conjointement au permis de pêche délivré par l'État. Ces pièces devront être produites à toute réquisition des personnes compétentes.

Article 79:

Il est interdit:

- § 1. de fumer dans l'enceinte du port et de l'avant-port, dans les hangars, magasins et entrepôts de la Société;
- § 2. d'effectuer des plongées au moyen de scaphandres autonomes ou autre, sans l'autorisation du capitaine du port;
- § 3. de se baigner dans le canal et dans les bassins, sauf autorisation spéciale délivrée pour des eaux nettement délimitées, assignées aux club de yachting ou aux bassins de natation;
- § 4. de circuler sur la glace du canal en cas de gel

Article 80:

- § 1. Il est interdit de franchir les ponts mobiles avant leur fermeture et leur calage complets, d'y stationner ou de franchir, sans autorisation des préposés, les barrières qui en interdisent l'accès.
- § 2. Il est interdit de se rendre sur les ouvrages d'art qui ne sont pas destinés au passage public, sauf autorisation délivrée par les agent qui en ont la garde.

Article 81:

Il est interdit d'exécuter n'importe quel ouvrage, de faire des plantations, de creuser ou de déverser dans le lit du canal, sur les berges ou ses accessoires, sauf autorisation écrite délivrée par la Société. Cette autorisation donne lieu au paiement des droits fixés par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

Article 82:

- § 1. Toute occupation des berges, quais et terrains qui sont des dépendances du port, autre que celle prévue aux [articles 68](#) et [70](#) doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la Société et donne lieu au paiement de droits d'occupation fixés par celle-ci moyennant l'approbation du Roi.
- § 2. L'utilisation sur les quais, les berges et en général sur le domaine de la Société d'engins de manutention qui n'appartiennent pas à la Société, n'est permise qu'après obtention préalable d'une autorisation donnant lieu au paiement d'une redevance dont les taux sont fixés par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

CHAPITRE II. Exploitation

Article 83:

- § 1. Le capitaine du port ou son délégué désigne la partie des quais où le chargement et le déchargement doivent s'effectuer et où les marchandises peuvent être déposées.
- § 2. Le dépôt des marchandises est interdit sur les voies ferrées, les chemins de roulement des grues et à moins de 1,50 m de l'extérieur des rails.
- § 3. Le chargement de matières pulvérulentes ne peut s'effectuer qu'aux endroits désignés par la Société.
- § 4. Les bâtiments chargés de combustibles liquides doivent être déchargés dans les 24 heures de leur arrivée.
- § 5. Les benzine, térébenthine, huiles essentielles ou volatiles, les hydrocarbures en général, arrivant par bâtiment et en petite quantité, ne peuvent être déposés sur les quais. Leur enlèvement doit s'effectuer au fur et à mesure du débarquement.
- § 6. Les marchandises déposées sur les quais ne peuvent empiéter sur les tablettes. La hauteur des tas ne peut excéder 3 mètres. Le capitaine peut éventuellement imposer une hauteur plus réduite.

- § 7. Les véhicules destinés au chargement ou au déchargement des marchandises ne peuvent ni interrompre, ni gêner la circulation. Ils ne peuvent jamais stationner sur les voies ferrées, les chemins de roulement des grues et à moins de 1,50 m à l'extérieur des rails.
- § 8. Les arrimeurs doivent enlever les déchets des cargaisons et les déposer aux endroits désignés à cet effet.

Article 84:

La Société arrête, moyennant l'approbation du Roi, les conditions et le tarif d'utilisation des grues qui font partie des services publics assurés par le canal et le port.

Article 85:

- § 1. Les quais sont affectés au chargement et au déchargement des bâtiments ou aux opérations de douane.
- § 2. Le placement sur les quais de petits bureaux, de remises de matériel, etc. est simplement toléré. Ces installations doivent être enlevées ou déplacées à la première réquisition du capitaine du port. Si cette réquisition reste sans suite, ces installations seront enlevées d'office aux frais, risques et périls des intéressés.
- § 3. Le dépôt de matériel d'arrimeur est simplement toléré sur les quais et ce matériel doit être enlevé à la première réquisition du capitaine du pont.

Article 86:

- § 1. Il est interdit aux véhicules de stationner sur les quais et les berges, sauf autorisation spéciale de la Société.
- § 2. Tout véhicule, stationnant sur le domaine de la Société, même aux endroits où le stationnement est autorisé, est assujéti au paiement d'une taxe dont le taux est fixé par la Société, moyennant l'approbation du Roi.

TITRE V. Dispositions pénales, plaintes et recours.

Article 87:

La police du port est exercée par le capitaine du port et ses adjoints.

Article 88:

Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionné à l'article suivant et toute fraude, sont punies des peines prévues à l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, modifiée par l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1934.

Article 89:

Sont spécialement chargés du contrôle de l'application du présent règlement:

- a. les personnes compétentes désignées à [l'article 2](#), v);
- b. la gendarmerie nationale;
- c. les fonctionnaires chargés de la police locale des localités riveraines du canal maritime.

Article 90:

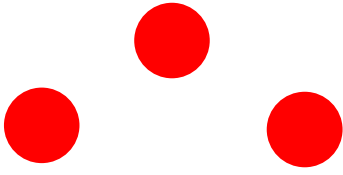
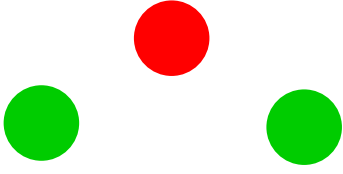
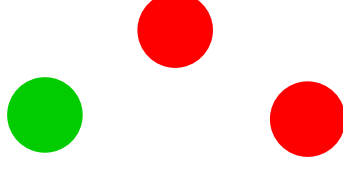
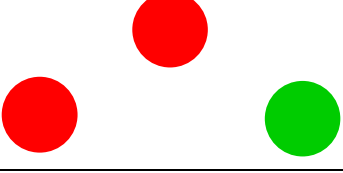
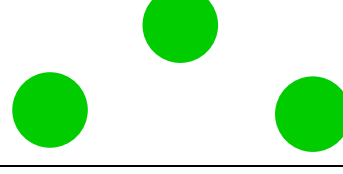
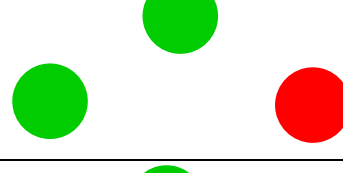
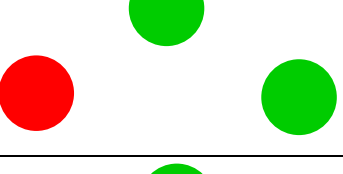
Recours peut être formé auprès du Directeur général de la Société contre les décisions des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et de l'exploitation du canal et, auprès du Conseil d'Administration de la Société, contre les décisions du Directeur Général, et ce sans préjudice de l'exécution immédiate des décisions s'il y a urgence.

Article 91:

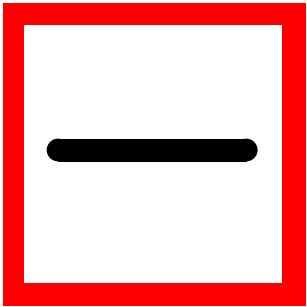

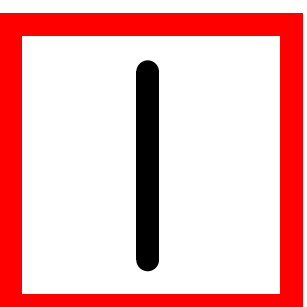
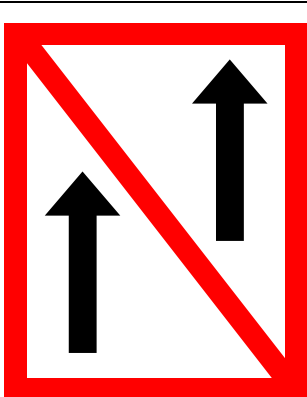
Les éclusiers tiennent à la disposition des capitaines un registre sur lequel ceux-ci ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

ANNEXE 1: Chenal d'accès de l'écluse de Wintam

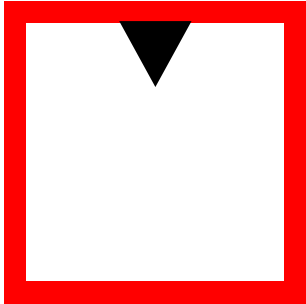
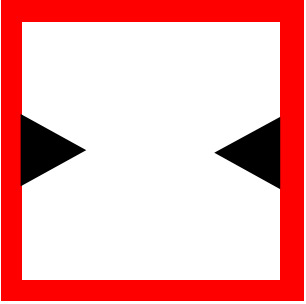
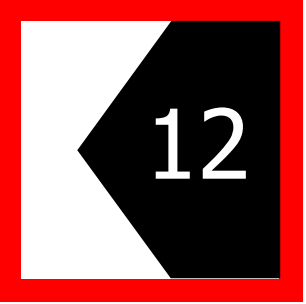
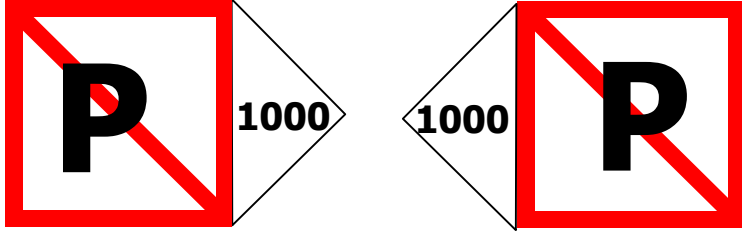
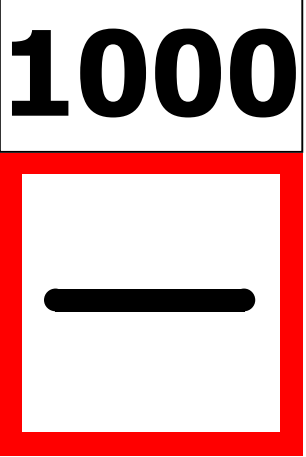
Signification des signaux

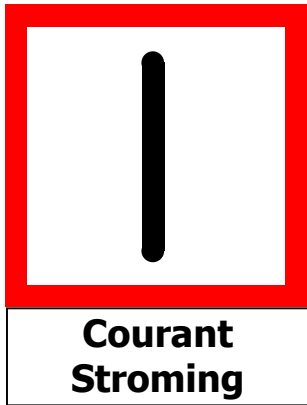
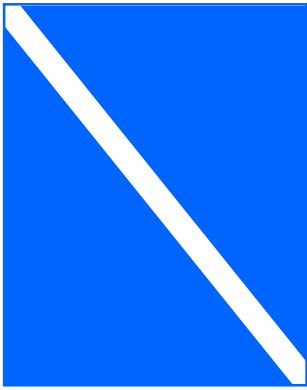
Accès du chenal interdit à tous les bâtiments	
Le bâtiment de mer peut entrer directement dans l'écluse	
Écluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive droite	
Écluse fermée. Le bâtiment de mer doit accoster le quai rive gauche	
Accès du chenal autorisé pour tous les bâtiments	
Écluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive droite	
Écluse fermée. Les bâtiments d'intérieur doivent accoster le quai rive gauche	
Écluse ouverte. Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer directement dans l'écluse	

ANNEXE 2. Signalisation le long de la voie d'eau

Obligation de s'arrêter dans les conditions prévues par le règlement	 A square sign with a red border containing a thick black horizontal bar.
Obligation de réduire la vitesse. Le chiffre indique la vitesse maxima en km/h	 A square sign with a red border containing the number '12' in a large, bold, black font.
Obligation d'observer une vigilance particulière	 A square sign with a red border containing a thick black vertical bar.
Tout dépassement est interdit	 A square sign with a red border containing two black upward-pointing arrows and a thick black diagonal line from the top-left to the bottom-right corner.

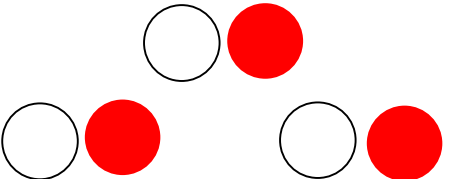
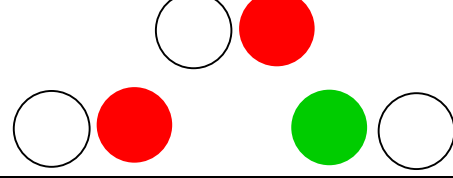
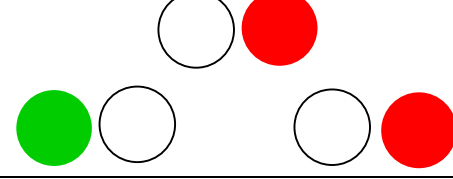
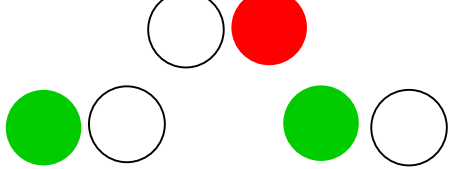
<p>Interdiction de croiser et de dépasser</p>	
<p>Interdiction de stationner du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction d'ancrer et de laisser traîner les ancres, câbles ou chaînes du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie navigable où le signal est placé</p>	
<p>Interdiction de virer</p>	

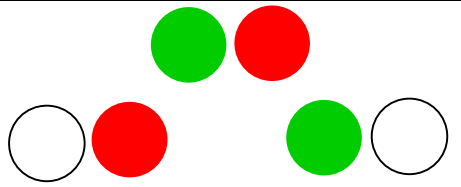
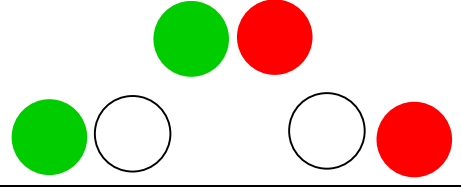
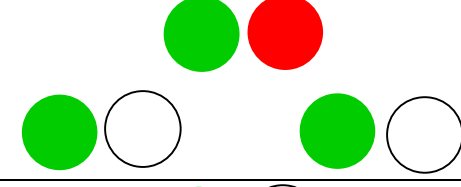
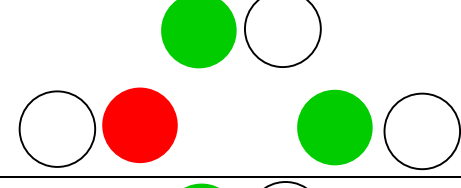
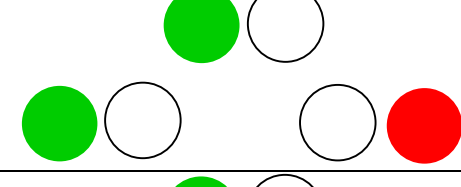
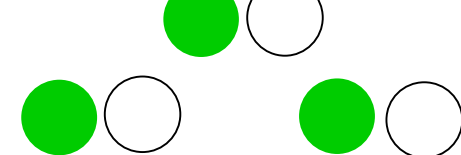
<p>La hauteur libre au-dessus de plan d'eau (théorique) est limitée (à la hauteur exprimée en mètres sur le signal)</p>	
<p>La largeur de la passe navigable est limitée (à la largeur exprimée en mètres sur le signal)</p>	
<p>La passe navigable est éloignée de la rive droite (gauche). Le chiffre porté sur le signal indique en mètres, la distance de la rive à laquelle les bâtiments doivent se tenir</p>	
<p>Petits panneaux triangulaires complémentaires qui indiquent la direction du secteur auquel s'applique le signal</p> <p>Exemple: Interdiction de stationner (sur 1 000 m)</p>	
<p>Petits panneaux complémentaires qui renseignent la distance en mètres au-delà de laquelle les prescriptions indiquées par le signal sont d'application</p> <p>Exemple: Obligation de s'arrêter après 1 000 m dans les conditions prévues par le règlement</p>	

<p>Petits panneaux complémentaires avec explications ou renseignements complémentaires</p> <p>Exemple:</p> <p>Obligation d'observer une vigilance particulière à cause d'un courant dans la voie navigable</p>	
<p>Fin d'une interdiction ou d'une obligation, valable pour un seul sens de la navigation, ou fin d'une restriction</p>	

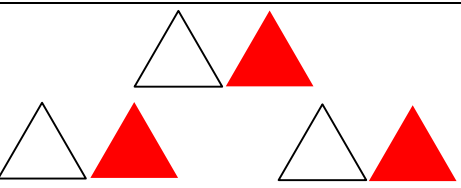
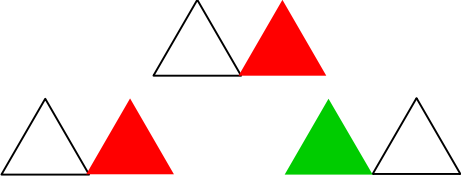
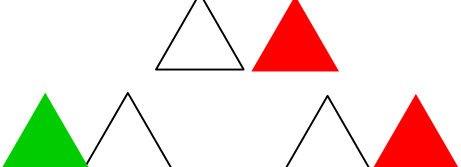
ANNEXE 3. Écluse de Zemst

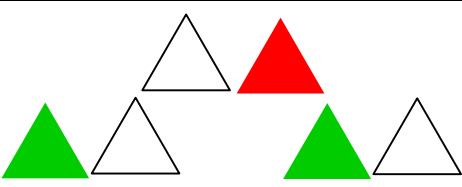
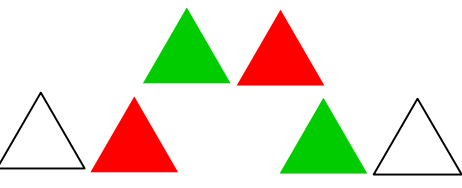
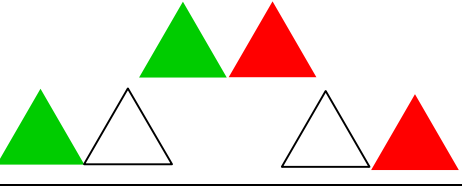
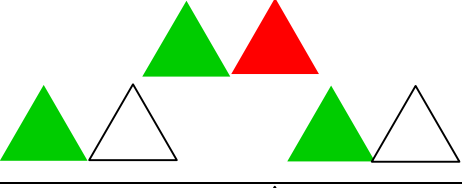
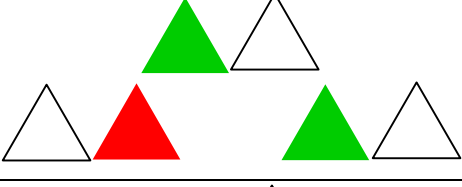
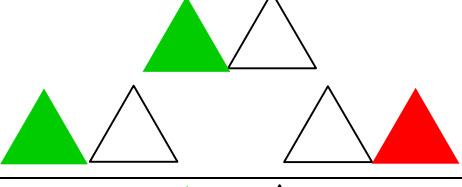
Signaux pour la navigation intérieur

<p>SIGN. 1 Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments d'intérieur</p>	
<p>SIGN. 2 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès</p>	
<p>SIGN. 3 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès</p>	
<p>SIGN. 4 Les bâtiments d'intérieur doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres</p>	

SIGN. 5 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse	
SIGN. 6 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse	
SIGN. 7 Les bâtiments d'intérieur doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres	
SIGN. 8 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord	
SIGN. 9 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord	
SIGN. 10 Les bâtiments d'intérieur peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres	

Signaux pour la navigation maritime

SIGN. 1 Chenal d'accès ou approches des têtes d'écluse interdits à tous les bâtiments de mer	
SIGN. 2 Les bâtiments de mer doivent amarrer par tribord dans le chenal d'accès	
SIGN. 3 Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord dans le chenal d'accès	

SIGN. 4 Les bâtiments de mer doivent amarrer par bâbord ou tribord dans le chenal d'accès, suivant les ordres	
SIGN. 5 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par tribord dans l'écluse	
SIGN. 6 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord dans l'écluse	
SIGN. 7 Les bâtiments de mer doivent se préparer à amarrer par bâbord ou tribord dans l'écluse suivant les ordres	
SIGN. 8 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par tribord	
SIGN. 9 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord	
SIGN. 10 Les bâtiments de mer peuvent entrer dans l'écluse et amarrer par bâbord ou tribord suivant les ordres	