

15 octobre 1935

Règlement général des voies navigables du Royaume

Ce texte relève d'une matière transférée à la Région wallonne suite à la Sixième Réforme de l'État.

Cette version est fournie par la base de données JUSTEL dépendant du SPF Justice.

Pour plus d'informations, veuillez vous référer à la rubrique « Présentation » sur la page d'accueil du site Wallex.

Ce règlement a été modifié, entre autre, par le décret du 23 février 2006.

Consolidation officielle

Revu l'arrêté royal du 1^{er} mai 1889, portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat;

Revu les arrêtés royaux en date : du 20 septembre 1889, du 4 avril 1890, du 30 avril 1890, du 11 juillet 1890, du 17 novembre 1890, du 29 février 1892, du 25 avril 1892, du 2 novembre 1892, du 7 novembre 1892, du 7 février 1893, du 19 juin 1893, du 11 février 1894, du 2 mars 1896, du 6 septembre 1896, du 3 décembre 1898, du 27 mars 1899, du 20 octobre 1899, du 17 février 1900, du 19 mars 1902, du 29 septembre 1903, du 11 janvier 1904, du 31 mars 1904, du 28 avril 1904, du 30 avril 1904, du 6 juillet 1904, du 9 octobre 1904, du 26 juin 1905, du 25 mai 1906, du 29 juillet 1907, du 26 août 1907, du 11 juin 1908, du 1^{er} septembre 1908, du 2 septembre 1908, du 17 février 1909, du 13 septembre 1909, du 7 septembre 1910, du 1^{er} octobre 1910, du 21 janvier 1911, du 21 août 1911, du 5 octobre 1911, du 13 décembre 1911, du 22 mars 1912, du 20 août 1912, du 6 septembre 1912, du 1^{er} octobre 1912, du 13 mars 1913, du 30 avril 1913, du 8 juillet 1913, du 11 novembre 1913, du 23 janvier 1914, du 27 avril 1914, du 12 juin 1914, du 30 mars 1920, du 16 novembre 1920, du 8 décembre 1920, du 17 mars 1922, du 15 juillet 1922, du 2 octobre 1922, du 9 décembre 1922, du 26 février 1923, du 20 mars 1923, du 22 mai 1923, du 14 juin 1923, du 11 juillet 1923, du 6 août 1923, du 29 octobre 1923, du 23 novembre 1923, du 16 janvier 1924, du 22 janvier 1924, du 27 mars 1924, du 14 avril 1924, du 26 avril 1924, du 8 septembre 1924, du 18 décembre 1924, du 1^{er} février 1925, du 2 février 1925, du 16 mars 1925, du 25 avril 1925, du 29 mai 1925, du 15 juin 1925, du 18 juillet 1925, du 23 juillet 1925, du 27 août 1925, du 30 novembre 1925, du 10 décembre 1925, du 14 décembre 1925, du 5 janvier 1926, du 6 janvier 1926, du 18 janvier 1926, du 25 janvier 1926, du 29 janvier 1926, du 1^{er} mars 1926, du 26 avril 1926, du 15 mai 1926, du 10 juillet 1926, du 10 août 1926, du 18 septembre 1926, du 5 octobre 1926, du 29 novembre 1926, du 21 mars 1927, du 23 mai 1927, du 30 mai 1927, du 5 juillet 1927, du 18 juillet 1927, du 21 septembre 1927, du 15 décembre 1927, du 7 février 1928, du 4 juin 1928, du 20 juin 1928, du 30 juin 1928, du 20 septembre 1928, du 19 novembre 1928, du 28 janvier 1929, du 22 avril 1929, du 6 septembre 1929, du 3 décembre 1929, du 6 février 1930, du 11 février 1930, du 12 avril 1930, du 26 avril 1930, du 13 mai 1930, du 30 juin 1930, du 30 septembre 1930, du 3 novembre 1930, du 22 novembre 1930, du 11 mars 1931, du 7 avril 1931, du 15 avril 1931, du 17 avril 1931, du 23 juin 1931, du 10 octobre 1931, du 17 novembre 1931, du 15 décembre 1931, du 28 janvier 1932, du 5 février 1932, du 4 mars 1932, du 25 avril 1932, du 9 mai 1932, du 12 juillet 1932, du 14 juillet 1932, du 19 juillet 1932, du 25 août 1932, du 27 septembre 1932, du 3 novembre 1932, du 24 novembre 1932, du 30 décembre 1932, du 2 janvier 1933, du 18 janvier 1933, du 6 février 1933, du 20 mars 1933, du 25 avril 1933, du 1^{er} juillet 1933, du 15 juillet 1933, du 14 août 1933, du 9 septembre 1933, du 18 septembre 1933, du 31 octobre 1933, du 7 novembre 1933, du 17 novembre 1933, du 15 décembre 1933, du 12 mars 1934, du 13 avril 1934, du 15 mai 1934, du 11 juin 1934, du 21 juin 1934, du 25 juin 1934, du 10 juillet 1934, du 20 août 1934, du 24 septembre 1934, du 27 septembre 1934, du 3 octobre 1934, du 16 octobre 1934, du 25 octobre 1934, du 6 novembre 1934, du 10 novembre 1934, du 12 novembre 1934, du 19 novembre 1934, du

7 décembre 1934, du 13 décembre 1934, du 18 décembre 1934, du 23 janvier 1935, du 23 mars 1935, du 15 avril 1935, du 6 mai 1935, du 15 juin 1935, du 24 juin 1935, du 26 juin 1935, du 27 juillet 1935;
 Vu Notre arrêté royal du 25 novembre 1889, approuvant le règlement particulier des canaux provinciaux de la Flandre occidentale;
 Vu l'arrêté royal du 7 octobre 1901, approuvant le règlement particulier de la Flandre orientale et celui du 8 juin 1926 le modifiant;
 Vu l'arrêté royal du 30 août 1894, approuvant le règlement particulier des canaux d'Eecloo et celui du 4 septembre 1910 le modifiant;
 Vu l'arrêté royal du 5 mai 1898, approuvant le règlement particulier des canaux communaux de Gand;
 Vu l'arrêté royal du 1^{er} août 1898, décrétant un nouveau règlement particulier pour le canal de Furnes à Bergues, ensuite de la reprise de cette voie navigable par l'Etat;
 Revu l'arrêté royal du 24 août 1892, portant règlement de police de la partie de l'Escaut maritime située en amont du "Melkhuis", de la Durme, du Rupel, de la Nèthe inférieure, de la Dyle inférieure et de la Senne, et les arrêtés royaux modificatifs des 7 mars 1898, 15 novembre 1904, 10 octobre 1905, 9 décembre 1905, 8 janvier 1907, 26 août 1907, 2 septembre 1908, 10 novembre 1923, 11 janvier 1926, 11 juin 1930, 14 mai 1932, 23 mai 1932, 25 avril 1933, 24 juillet 1933, 12 mars 1934 et 13 décembre 1934;
 Vu la loi du 2 janvier 1926, portant modification au régime des péages des voies navigables administrées par l'Etat;
 Vu la loi du 13 août 1928, instituant l'Office de la Navigation, et l'arrêté royal du 16 février 1929, portant règlement organique de cet office, ainsi que les arrêtés royaux du 21 janvier 1929, 3 octobre 1934 et 23 mars 1935, déterminant les voies navigables dont l'exploitation lui est confiée;
 Attendu qu'il importe de réunir en un seul contexte les dispositions réglementaires existantes qui peuvent être maintenues, ainsi que les dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité;
 Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux publics et de la Résorption du Chômage,

.....

La police et la navigation des voies navigables administrées par l'Etat sont régies par les dispositions suivantes :

Titre I

REGLES DE NAVIGATION APPLICABLES AUX BATEAUX, TRAINS ET RADEAUX.

Chapitre I

Conditions requises pour être admis à naviguer.

Art. 1.

Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer, si ses dimensions et celles de son chargement ne permettent pas le passage facile aux ponts, écluses et autres ouvrages d'art dont les dimensions utiles (La longueur utile d'une écluse ordinaire est la distance rectiligne comprise entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval. S'il n'existe pas de mur de chute, cette longueur est prise entre la dite enclave et la corde du buse amont.) sont indiquées pour chaque voie navigable par les règlements particuliers. Ceux-ci fixent également les maxima de tirant d'eau.

(Pour qu'un bateau soit admis dans une écluse, il faut que sa longueur (gouvernail compris) soit inférieure de 0m30 au moins et sa largeur de 0m20 au moins à celles de l'écluse. A titre de tolérance, il suffit que la largeur du bateau soit inférieure de 0m10 aux écluses dont la largeur utile n'excède pas 5m20. Au même titre, les bateaux dont la largeur n'excède pas 5m10 sont admis à toutes les écluses dont la largeur utile est supérieure à 5m20, sans excéder 5m30.) (AR 07-09-1950, art. 2, §2)

La hauteur du chargement ou des parties fixes des bateaux au-dessus du plan de flottaison doit rester inférieure de 30 centimètres à la hauteur libre indiquée dans chaque règlement particulier.

Les trains ou radeaux doivent être formés de tronçons de 20 mètres de longueur au maximum, pouvant rapidement être séparés les uns des autres en cas de nécessité. Leur largeur doit être inférieure de 50

centimètres au moins à celle autorisée pour les bateaux, sans pouvoir excéder 5 mètres. Leur tirant d'eau est inférieur de 40 centimètres au moins au tirant d'eau maximum des bateaux.

(En principe, le maximum de tirant d'eau admis pour les bateaux à moteur est inférieur de 0m25 à celui des bateaux ordinaires. Cependant, sauf disposition contraire des règlements particuliers, les bateaux à moteur sont autorisés, par tolérance, à naviguer avec le maximum de tirant d'eau indiqué pour les bateaux ordinaires. Les patrons qui usent de cette tolérance le font à leurs risques et périls.) (AR 07-09-1950, art. 2, §3)

Dans des cas exceptionnels et pendant les sécheresses, le tirant d'eau peut être réduit par décision de l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées du ressort. Avis en est donné par voie de publication.

Aucune partie des bateaux ne peut faire saillie sous la quille de manière à excéder le maximum de tirant d'eau autorisé.

(Pour les bateaux jaugeant plus de 10 tonnes, quel que soit le tirant d'eau admis sur la voie navigable, 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.) (AR 12-07-1957, art. 1)

(Dans des cas exceptionnels et moyennant certaines conditions à déterminer par l'ingénieur en chef-directeur du ressort, ce dernier peut délivrer une autorisation de passage aux bateaux dont les dimensions sont supérieures à celles prévues par les règlements particuliers, quand il estime, après examen de la construction du bateau que la sécurité de la navigation est assurée.) (AR 17-10-1956, art. 1)

Art. 2.

Les bateaux doivent porter à la poupe, inscrits en caractères de 8 centimètres au moins de hauteur : leur dénomination, leur tonnage maximum, le nom, les initiales des prénoms et le domicile du propriétaire.

En cas de rejaugage, les inscriptions se font conformément aux stipulations du littéra b de l'article 75 ci-après.

(Alinéa 3 abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 1°, 016; ED : 01-01-2007)

(Alinéa 4 abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 2°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 3.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 3°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 4.

Aucun bateau, train ou radeau n'est admis à naviguer, si, en raison d'un vice de construction, de vétusté, d'excès de chargement ou d'avaries, il est en danger de couler bas.

Les vérifications nécessaires à cet effet peuvent être faites en un point quelconque du réseau des voies navigables par l'ingénieur du ressort ou par son délégué.

Tout bateau reconnu en mauvais état est retenu et ne peut se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

(Le chargement en comble des bateaux doit se trouver de 10 centimètres, au moins, en retrait du bordage et être arrimé de façon à ce qu'il ne puisse, pendant le stationnement des bateaux ou durant le voyage de ceux-ci, être projeté dans le lit de la voie navigable.) (AR 17-10-1956, art. 2)

Tout colis pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut destiné à être transporté par mer ou par voie navigable intérieure doit, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids marqué à l'extérieur de façon claire, apparente à la vue et durable.

Cette indication ne peut différer de plus de 5 p.c. du poids réel.

Echappent à cette obligation, les colis venant de l'étranger soit en transit, soit sous le couvert d'un permis d'exemption.

L'obligation du marquage du poids du colis incombe à tout expéditeur agissant pour son propre compte ou pour le compte d'un tiers.

Lorsque l'expéditeur agit pour le compte d'un tiers, l'obligation du marquage incombe à ce dernier, qui doit y satisfaire avant de se dessaisir du colis s'il a connaissance du fait que celui-ci est destiné à un transport par mer ou par voie d'eau intérieure.

Le contrôle de l'exactitude du poids indiqué sur le colis est exercé par les inspecteurs du travail et les délégués à l'inspection du travail ainsi que par les fonctionnaires désignés à l'article 101 du présent règlement. Ils peuvent se faire communiquer, à cet effet, les bordereaux d'expédition et connaissances relatifs aux colis sur lesquels ils exercent leur contrôle.

Le Ministre de l'Industrie et du Travail peut accorder des dérogations aux dispositions précitées.

La constatation et la répression des infractions à ces dispositions ont lieu conformément à la loi du 5 mai 1888.

Art. 4 bis .

(Abrogé) (AR 07-09-1950, art. 2, §4)

Art. 5.

(abrogé) (AR 2007-03-09/31, art. 31, 017; ED : 01-07-2007)

Art. 6.

Tout patron ou toute personne employée par la batellerie qui, par négligence, par incapacité, par ivresse, par fausses manoeuvres volontaires, cause du désordre, entrave ou retarde la marche des bateaux, trains ou radeaux, est passible des peines comminées par l'article 100 du présent règlement. A la première réquisition, le capitaine ou le patron est tenu de remplacer sur-le-champ le délinquant.

Art. 7.

Tout bateau, train ou radeau doit, pour naviguer, être muni des agrès, cordages, piquets d'amarre et des moyens de traction ou de propulsion nécessaires pour assurer une navigation active et régulière. (Boîte de secours. - A l'article 2 (III) de l'arrêté royal du 16 janvier 1932 (*Moniteur belge* du 22 janvier 1932), prescrivant les moyens de premiers soins médicaux dans les entreprises industrielles et commerciales, il est stipulé que

"Sur les trains, tramways, tracteurs, remorqueurs, chalands, dragueurs et, en général, sur les véhicules à traction mécanique dont le fonctionnement et l'utilisation comportent l'emploi :

- a) de une à cinq personnes : une boîte de secours n° 1;
- b) plus de cinq personnes : une boîte de secours n° 2" est imposée.)

Art. 8.

(AR 31-10-1953, art. 1) Tout patron doit être porteur :

1° (...) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 4°, 016; ED : 01-01-2007)

(2° du certificat de jaugeage en bon état de conservation d'une durée de validité ne dépassant pas quinze ans ou d'une copie qui remplace ce certificat de jaugeage, délivré soit par l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation soit par l'autorité compétente d'un des autres Etats signataires de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, Annexe et Protocole de Signature, faits à Genève le 15 février 1966.

[¹ ...]¹

Dans des cas exceptionnels et à la demande du patron, l'ingénieur-directeur de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation compétent en matière de jaugeage des bateaux de navigation intérieure peut accorder une dispense écrite autorisant un bateau à effectuer à vide et sans certificat de

jaugeage un trajet déterminé. Cette demande doit mentionner les raisons qui la motivent, le trajet à effectuer, les dimensions du bateau et les nom et adresse du propriétaire;) (AR 1998-01-21/36, art. 1, 005; ED: 01-04-1998)

(3° d'un permis de circulation et, lorsque le voyage s'effectue sur une voie navigable soumise au régime des droits de navigation, d'une quittance constatant le paiement de ces droits;

4° éventuellement d'un ou plusieurs connaissements réguliers, conformément au prescrit de l'article 87, §1^{er}, alinéa 3;

5° d'un rôle d'équipage, indiquant pour chaque membre de l'équipage, ses noms, prénoms, sexe, lieu et date de naissance, le numéro et le lieu de délivrance de son document officiel d'identité, et la fonction qu'il exerce à bord.) (AR 31-10-1953, art. 1)

(6° Si le bateau est utilisé pour le transport de matières dangereuses :

a) [1 ...]¹

b) soit d'un certificat temporaire d'agrément ou d'un certificat normal d'agrément accompagné le cas échéant d'une autorisation spéciale pour le transport de certains produits dangereux, délivrés [1 conformément à l'annexe de l'arrêté royal du 31 juillet 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie navigable (ADN).]¹

(Le patron doit représenter ces pièces à toute réquisition des agents préposés au service de la voie navigable et des fonctionnaires chargés de la perception et du contrôle des droits de navigation. au besoin, il doit se rendre à terre à cette fin. A bord, il doit représenter le rôle d'équipage accompagné des documents officiels d'identité des membres présents de l'équipage.) (AR 31-10-1953, art. 1)

Embarcations de plaisance.

(1)(AR 2014-04-04/06, art. 1, 021; En vigueur : 01-05-2014)

I. Dispositions générales

Art. 9.

(AR 14-12-1979, art. 1) §1. (NOTE : §1 abrogé en ce qui concerne la Région flamande et exclusivement pour le canal Bruxelles-Charleroi (AGF 2005-11-18/65, art. 2, 014; ED : 31-03-2006)) 1. Les embarcations des plaisance sont admises à naviguer sur les voies navigables soumises au présent règlement.

2. L'ingénieur en chef-directeur du ressort peut interdire le passage des embarcations de plaisance dans les biefs ou parties de bief où elles pourraient causer un inconvénient quelconque pour la navigation marchande.

3. (Les embarcations de plaisance dont la longueur de la coque est égale ou supérieure à [2 20 m]² sont soumises aux dispositions du titre II, chapitre I^{er}, du présent règlement.) En outre, elles portent de chaque côté de la proue ou à l'avant à un endroit visible, en lettres d'au moins 0,08 m de hauteur, le nom du bâtiment et à la poupe, le nom du port d'attache et le nom du propriétaire en caractères d'au moins 0,04 m de hauteur. Les lettres doivent être en caractère latin. (AR 1998-01-21/36, art. 2, 005; ED: 01-04-1998)

Les marques d'identification mentionnées ci-dessus sont en caractères bien lisibles et indélébiles; elles doivent être de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair.

§2. [1 ...]¹.

§3. 1. Pour conduire une embarcation de plaisance à moteur d'une puissance inférieure à 7 355 watts (10 chevaux-vapeur), le conducteur doit être âgé de 16 ans au moins.

Pour conduire une embarcation de plaisance à moteur d'une puissance supérieure à 7 355 watts (10 chevaux-vapeur), le conducteur doit être âgé de 18 ans au moins. Cette limite d'âge peut être ramenée à 16 ans si un autre conducteur âgé de 18 ans au moins est à bord.

2. Sans préjudice des dispositions du 1 ci-dessus, le conducteur d'une embarcation de plaisance à moteur tirant un ou plusieurs skieurs doit être accompagné d'un équipier âgé de 15 ans au moins.

3. Tout conducteur d'une embarcation de plaisance à moteur faisant route doit de trouver à la place et dans la position prévues pour conduire.

4. Tout conducteur d'une embarcation de plaisance doit être en état de conduire et posséder l'habilité nécessaire. Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes manoeuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle de son embarcation.

§4. 1. Les embarcations de plaisance sont tenues de laisser à tous les bâtiments marchands et aux engins de travail l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manoeuvrer. En outre, elles doivent se tenir à une distance suffisante de tous les chantiers de travaux ouverts sur la voie navigable.

2. Les embarcations de plaisance propulsées par un moteur doivent s'écarter de la route de toutes les autres embarcations de plaisance propulsées par un autre moyen.

3. Le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, peut indiquer des sections de voie navigable réservées à la navigation à voile.

4. Tout conducteur d'embarcation de plaisance est tenu de prendre toutes mesures de nature à éviter de causer des dégâts à la voie navigable ou à ses dépendances.

5. Il est interdit de gêner la circulation fluviale ou de la rendre dangereuse soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber des objets ou matières quelconques dans la voie navigable, soit en y effectuant des manoeuvres intempestives. Il est également interdit de causer une gêne aux usagers des dépendances de la voie navigable.

§5. 1. Il est interdit d'embarquer un nombre de personnes qui mettrait en péril la stabilité et la sécurité de l'embarcation de plaisance.

2. Toute embarcation de plaisance faisant route doit avoir à son bord :

- une ou plusieurs pagaies ou rames;
- pour chaque personne embarquée, à portée de main, soit un anneau, un coussin ou gilet de sauvetage;
- un filin de 30 mètres;
- une ou plusieurs amarres de 10 m;
- une ancre ou un grappin;
- une écope ou une pompe à main;
- une corne de brume ou un avertisseur sonore;
- un extincteur à poudre agréé si l'embarcation est munie d'un moteur.

§6. 1. Les embarcations de plaisance ne peuvent stationner dans la passe navigable.

Après utilisation, elles doivent être amarrées d'une manière sûre et solide. Elles ne peuvent en aucune façon gêner la navigation.

2. Il est interdit de mettre en stationnement des embarcations de plaisance à moins de 50 m des barrages.

L'ingénieur en chef-directeur du ressort peut désigner les endroits de stationnement pour les embarcations de plaisance.

3. En cas de crue sur les rivières, les propriétaires d'embarcations de plaisance doivent prendre ou faire prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre leurs embarcations en toute sécurité.

4. Il est interdit d'exposer sur la voie navigable des embarcations de plaisance en vue de la vente.

5. Les remorques ou les appareils mobiles qui ont été utilisés pour mettre les embarcations de plaisance à l'eau ou pour les en retirer doivent être écartés immédiatement des dépendances de la voie navigable.

(1)(AR 2013-12-15/39, art. 1, 020; En vigueur : 01-02-2014)

II. Navigation à grande vitesse

Art. 9 bis .

(Inséré par AR 14-12-1979, art. 1) §1. 1. Les embarcations de plaisance à moteur peuvent se déplacer à des vitesses supérieures à celles qui sont prévues par le présent règlement ou par les règlements particuliers des voies navigables dans les sections prévues à cet effet. Ces vitesses sont appelées grandes vitesses.

2. Le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions peut fixer une limite à ces grandes vitesses.

Il fixe et délimite les sections à grande vitesse.

Il détermine également la période pendant laquelle les grandes vitesses sont autorisées ainsi que les heures journalières pendant lesquelles elles peuvent être pratiquées.

3. Dans les sections à grande vitesse, la navigation de plaisance à voile ou à rames est interdite lorsque la navigation à grande vitesse y est effectivement pratiquée.

Toutefois en fonction des dimensions des sections précitées, le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, peut y autoriser le passage de la navigation à voile ou à rames aux conditions qu'il fixe.

§2. Outre la plaque d'immatriculation prévue à l'article 9, §2, les embarcations de plaisance à moteur pratiquant la navigation à grande vitesse doivent porter de chaque côté de la proue un numéro d'identification spécial attribué par l'Administration des Voies hydrauliques.

Ce numéro peut être précédé d'un sigle identifiant le bureau d'attribution.

Le sigle ainsi que les chiffres doivent avoir au moins 21 cm de hauteur, 12 cm de largeur et 4 cm de plein.

§3. Les concours de vitesse ainsi que les épreuves d'habileté entre les canots à moteurs sont interdits sauf autorisation écrite de l'ingénieur en chef-directeur du ressort qui en fixe le cas échéant les modalités.

§4. La navigation à grande vitesse est interdite lorsque la visibilité est inférieure à 150 m.

§5. Les embarcations de plaisance naviguant à grande vitesse doivent adapter celle-ci de manière à ne pas provoquer de vagues nuisibles.

§6. 1. Dans les secteurs à grande vitesse, la pratique du ski nautique est autorisée.

2. En vue de garantir la sécurité, le Ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions peut interdire le ski nautique dans certaines sections à grande vitesse, dans des parties de sections ou encore pendant certaines périodes de l'année ou heures de la journée. Le cas échéant, il peut imposer également le sens de circulation des embarcations tirant des skieurs.

§7. L'embarcation de plaisance tirant un ou plusieurs skieurs doit naviguer de telle façon et chaque skieur doit se comporter de telle manière qu'ils ne constituent aucune gêne, ni danger pour les autres usagers de la voie navigable ou de ses dépendances.

III. Embarcations de plaisance étrangères

Art. 9 ter .

(Inséré par AR 14-12-1979, art. 1) §1^{er}. (NOTE : §1^{er} abrogé en ce qui concerne la Région flamande et exclusivement pour le canal Bruxelles-Charleroi (AGF 2005-11-18/65, art. 2, 014; ED : 31-03-2006)) Les conducteurs des embarcations de plaisance étrangères qui entrent en Belgique par la voie navigable doivent à leur arrivée se présenter au premier bureau de perception des droits de navigation qu'ils rencontrent pour y faire une déclaration d'entrée en Belgique. Lorsque ces embarcations quittent la Belgique, les conducteurs doivent faire une déclaration de sortie à la dernière écluse qu'ils rencontrent.

Il en est de même pour les embarcations de plaisance étrangères qui sont mises à l'eau à l'intérieur du réseau des voies navigables belges ou qui en sont retirées.

§2. [1 ...]¹

§3. [1 ...]¹

§4. [1 ...]¹

(1)(AR 2014-04-04/06, art. 3, 021; En vigueur : 01-05-2014)

Art. 9 quater .

(Abrogé par AR 2014-04-04/06, art. 4, 021; En vigueur : 01-05-2014)

Art. 10.

Sans préjudice à l'application des peines comminées par l'article 100, les agents de l'administration ont le droit d'arrêter et de faire conduire d'office à tel endroit qu'ils désignent, pour y être garé, tout bateau, train, radeau, barquette ou embarcation de plaisance pour lequel les prescriptions qui précèdent n'ont pas été observées, et de l'y faire retenir jusqu'à ce que le patron se soit mis en règle.

(Toutefois, lorsque le patron d'un bateau chargé ne peut exhiber le certificat de jaugeage, ou en exhibe un périmé, il peut obtenir de l'inspecteur de la navigation du ressort, l'autorisation de poursuivre son voyage, sous réserve de faire rejauger son bateau aussitôt après son déchargement. Dans ce cas, les droits de navigation seront calculés conformément aux règles spéciales prévues à l'article 81, 4.) (AR 12-07-1957, art. 4)

Chapitre II

Règles relatives aux bateaux en marche.

Section I

Heures de navigation et règles pour la navigation de nuit.

Art. 11.

(ADR 05-04-1947, art. 1) 1. (NOTE : art. 11, 1 abrogé en ce qui concerne la Région flamande et exclusivement pour le canal Bruxelles-Charleroi (AGF 2005-11-18/65, art. 2, 014; ED : 31-03-2006)) (Sauf les dérogations indiquées ci-après ou prévues dans les règlements particuliers, la navigation ne peut se faire en dehors des heures suivantes :

Janvier :

du 1^{er} au 15 : de 8 heures à 17 h. 30 m.

du 16 au 31 : de 7 h. 45 m. à 17 h. 45 m.

Février :

du 1^{er} au 15 : de 7 h. 30 m. à 18 h. 15 m.

du 16 au 28 (ou 29) : de 7 h. 15 m. à 18 h. 45 m.

Mars :

du 1^{er} au 15 : de 6 h. 45 m. à 19 heures

du 16 au 31 : de 6 heures à 19 h. 30 m.

Avril :

du 1^{er} au 15 : de 5 h. 30 m. à 20 heures

du 16 au 30 : de 5 heures à 20 h. 30 m.

Mai :

du 1^{er} au 31 : de 4 h. 30 m. à 21 heures.

Juin :

du 1^{er} au 30 : de 4 h. 30 m. à 21 h. 30 m.

Juillet :

du 1^{er} au 31 : de 4 h. 30 m. à 21 h. 30 m.

Août :

du 1^{er} au 15 : de 4 h. 45 m. à 20 h. 45 m.

du 16 au 31 : de 5 heures à 20 h. 30 m.

Septembre :

du 1^{er} au 15 : de 5 h. 30 m. à 19 h. 45 m.

du 16 au 30 : de 6 heures à 19 h. 15 m.

Octobre :

du 1^{er} au 15 : de 6 h. 30 m. à 18 h. 45 m.

du 16 au 31 : de 6 heures à 18 h. 15 m.

Novembre :

du 1^{er} au 15 : de 7 h. 15 m. à 17 h. 30 m.

du 16 au 30 : de 7 h. 45 m. à 17 h. 30 m.

Décembre :

du 1^{er} au 31 : de 8 heures à 17 h. 30 m.) (AR 03-10-1986, art. 3)

2. (...) (AR 03-10-1986, art. 4)

3. Les dimanches et jours fériés légaux, la navigation marchande est interdite sauf sur les rivières soumises à l'action de la marée et aux écluses de navigation qui mettent ces rivières en communication directe avec les autres voies navigables.

Cette disposition ne s'applique pas aux navires de mer.

(Des dérogations, totales ou partielles, à l'interdiction de la navigation marchande les dimanches et jours fériés légaux sur une voie navigable ou une partie de celle-ci peuvent être accordées par le gestionnaire de cette voie navigable.) (AR 1993-06-02/40, art. 1, 004; ED : 03-07-1993)

4. L'ingénieur en chef-directeur du ressort peut autoriser et même rendre obligatoire, pour une durée ne dépassant pas quinze jours, la navigation en dehors des heures indiquées au alinéa 1 du présent article, lorsque les bateaux encombrant ou menacent d'encombrer les biefs.) (AR 03-11-1975, art. 1)

5. Le Ministre des Travaux publics peut, par des arrêtés spéciaux, autoriser ou même rendre obligatoire la navigation en dehors des dites heures sur les voies navigables ou parties de voies navigables, quand il juge la mesure utile ou opportune (...). (AR 07-09-1950, art. 2, §7)

6. (...) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 5°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 12.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 6°, 016; ED : 01-01-2007)

Section II

Halage, croisement, trématage, virement, signaux sonores.

Art. 13.

Le Ministre des Travaux publics peut autoriser l'établissement de services réguliers pour la traction des bateaux sur les voies navigables.

(Aux écluses équipés de cabestans électrique, l'usage de ces cabestans est obligatoire pour tous les bateaux non munis de propulsion mécanique ou halés par tracteurs.)

Les bateaux remorqués peuvent également employer ces cabestans avec l'autorisation des préposés aux écluses.

Les bateliers sont tenus d'avoir à bord un câble en bon état, d'une longueur et d'une résistance suffisantes, et doivent avancer ce câble au déposé à la manoeuvre du cabestan.

L'administration n'assume aucune responsabilité du chef des dommages résultant du service de ces engins.) (ADR 2-7-1945, art. 1)

Art. 14.

(ADR 21-6-1945, art. 1) Aucun halage de bateaux par chevaux ou par tracteurs ne peut s'exercer sans autorisation de l'ingénieur en chef-directeur du ressort.

Le cas échéant, les chevaux doivent être en tout temps tenus par la bride.

Les chevaux et tracteurs doivent, sauf dans les croisements, suivre la bande pavée ou empierrée du chemin de halage, à défaut de laquelle ils sont tenus éloignés de la crête de la rive de 1m. 50 au moins pour les chevaux et de 1 mètre pour les tracteurs, cette distance étant comptée à partir des roues du côté de la voie d'eau.

Art. 15.

Il est expressément défendu de couper les cordes ou les traits servant au halage.

Art. 16.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 7°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 17.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 8°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 18.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 9°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 19.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 10°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 20.

Tout bateau, train ou radeau, dont le patron a, par une infraction au présent règlement, entravé ou retardé la marche d'un équipage est retenu à la première écluse ou au premier pont, jusqu'après le passage de cet équipage.

Art. 21.

Dans les traverses des villes, dans les coudes et passes étroites, devant les quais de chargement et de déchargement (Y compris les banquettes d'échouage.) à proximité des travaux en cours d'exécution dans la voie navigable, des endroits de sujétion désignés par l'ingénieur en chef directeur du ressort, des bateaux employés à relever des épaves ou chargés de matières explosives, la vitesse de marche est réduite

de manière à éviter tout danger ou dommage. Les patrons se conforment à ce que le fonctionnaire dirigeant les travaux juge utile de leur prescrire.

Art. 22.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 11°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 23.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 12°, 016; ED : 01-01-2007)

Section III

Passage aux écluses et aux ponts.

Art. 24.

En approchant des écluses et des ponts mobiles, les patrons doivent ralentir la marche de leur équipage et avertir les éclusiers et les pontiers de leur arrivée, par le sifflet, la cloche, la corne ou bien par des appels. Au moment où ils atteignent les poteaux signalant les passages d'eau, les patrons feront usage du sifflet, de la cloche ou de la corne.

L'arrêt complet est obligatoire à la distance de 100 mètres des ponts mobiles de chemin de fer, et de 50 mètres des ponts mobiles pour routes et des écluses, si le pontier ou l'éclusier n'a pas donné l'autorisation de franchir ces ouvrages.

Dans ce cas, les patrons doivent amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux, de façon à ne pas entraver le halage et se ranger de manière à ne pas gêner la marche des équipages qui doivent les croiser. Ils se conforment, en outre, aux indications des préposés à la manoeuvre et ne reprennent leur marche qu'avec l'autorisation de ceux-ci.

Art. 25.

Dans le cas, au contraire, où le passage est permis, les patrons doivent faire avancer leur équipage lentement et avoir soin d'amarrer leurs bateaux, trains ou radeaux à leurs deux extrémités dans le sas des écluses. Il leur est interdit de toucher avec des perches, crocs, gaffes et autres engins aux parties des ouvrages d'art qui ne sont pas établies en vue de la facilité des manoeuvres.

Art. 26.

L'éclusier et le pontier ont seul le droit de manoeuvrer les appareils des écluses, des barrages et des ponts.

Il peuvent, toutefois, pour cette manoeuvre, demander l'assistance des aides ou des mariniers.

Une partie du personnel, suffisante pour la conduite ou la manoeuvre du bateau, train ou radeau, doit rester à bord pendant le passage.

Art. 27.

Aux abords comme au passage des écluses et des ponts, les patrons sont tenus d'exécuter les ordres des éclusiers ou des pontiers et de se conformer aux signaux indiquant si le passage est libre.

Art. 28.

§1. 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, sous réserves des dispositions suivantes:

§2. Les embarcations désignées ci-dessous jouissent de la priorité de passage dans l'ordre indiqué ci-après, sans préjudice des dispositions du §6:

1° Les bateaux chargés de poudre à tirer, de coton-poudre, de matières fulminantes, de dynamite;

2° Les bateaux appartenant à l'armée ou assistant celle-ci dans ses opérations et ses transports;

3° Les embarcations de l'administration à bord desquelles est arboré le pavillon national;

4° Les embarcations transportant le matériel de sauvetage de bateaux coulés bas, se rendant sur les lieux de l'accident et munies d'un laissez-passer délivré par l'ingénieur compétent;

5° Les bateaux affectés à un service régulier de transport de voyageurs;

6° Les bateaux chargés d'au moins 50 tonnes ou, pour les bateaux d'un tonnage inférieur à 100 tonnes, d'une quantité au moins égale à la moitié de la capacité du bateau, de liquides combustibles autres que ceux du groupe K3 tels qu'ils sont définis aux articles 1 et 2 du règlement particulier pour le transport de liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure, annexé à l'arrêté du Régent du 1 août 1948;

7° Bateaux affectés à un service régulier de transport de marchandises (...); (AR 07-09-1950, art. 2, §9)

8° (abrogé) (AR 1998-01-21/36, art. 3, 005; ED: 01-04-1998)

Les bateaux visés aux 1°, 2°, 3°, 4° et 5° jouissent de la priorité absolue. Les bateaux visés aux 6°, 7° et 8° n'exercent leur droit de priorité qu'en alternant avec les bateaux en attente, le premier bateau prioritaire ne prenant rang qu'après le premier bateau en attente au poteau d'arrêt.

L'inspecteur de la navigation peut retirer aux bateaux visés aux 6° le bénéfice de leur priorité s'il constate que la quantité requise de liquides combustibles n'est maintenue à leur bord qu'en vue de l'obtention de la priorité.

§3. Le Ministre des travaux publics ou son délégué est autorisé à accorder des priorités de passage aux bateaux en cas d'urgence, notamment en vue de pourvoi à l'approvisionnement du pays ou de parer à des accidents intéressant les voies d'eau.

§4. Les bateaux ordinaires ont le droit de passage avant les trains ou radeaux. Toutefois, le passage de ceux-ci ne peut être retardé de plus de six heures.

§5. Les bateaux en convoi avec ou sans remorqueur ne comptent que pour une unité et sont éclusés sans interposition de bateaux marchant dans le même sens.

§6. (Les éclusiers profitent autant que possible de la même éclusée pour faire passer deux bâtiments marchant en sens contraire.

Lorsque les bateaux à écluser sont trop grands pour être sassés à deux ou à plusieurs à la fois, les éclusiers incluent dans le sassement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de petites dimensions. Les bateaux visés au §2, 1°, sont toutefois toujours éclusés isolément.) (AR 1998-01-21/36, art. 3, 005; ED: 01-04-1998)

§7. (...) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 13°, 016; ED : 01-01-2007)

§8. Aucun droit de trématage ne peut être exercé à l'égard des bateaux déjà engagés dans les ouvrages d'art.

Tout bateau dont la proue a dépassé le poteau d'arrêt est considéré comme engagé dans l'ouvrage.

§9. (...) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 14°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 29.

Les bateaux marchant à la voile doivent amener celle-ci complètement à 200 mètres au moins des ponts et des écluses.

Art. 30.

Le Ministre des Travaux publics peut, par des arrêtés spéciaux, régler la manoeuvre des ponts mobiles et des écluses.

Il peut, en outre, en cas de besoin, régler la circulation sur les ponts et passerelles appartenant à l'Etat.

La publication des arrêtés ministériels de l'espèce a lieu par voie d'affiches apposées aux ponts, passerelles et écluses précités.

Art. 31.

L'ouverture des ponts mobiles de chemin de fer ne peut avoir lieu si un train est en vue ou sur le point d'arriver.

Art. 32.

Les ponts mobiles ne sont manoeuvrés que lorsque cette opération est indispensable pour permettre le passage des bateaux; en conséquence, les patrons doivent abaisser ou enlever leur mât, le cas échéant, si la chose est possible.

Art. 33.

Chaque fois que deux bateaux ou qu'une rame de bateaux remorqués ont traversé un pont, celui-ci peut être fermé pour livrer passage aux piétons et aux voitures.

Art. 34.

Les bateaux, trains ou radeaux ne peuvent rester dans les écluses que pendant le temps strictement nécessaire à la manoeuvre.

Chapitre III
Transport des poudres et autres matières dangereuses.

Art. 35.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 15°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 35 bis .

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 16°, 016; ED : 01-01-2007)

Chapitre IV
(Libre passage des bateaux de l'armée et de l'Office national des transports par eaux intérieures (O.N.A.T.I.)). (AR 26-08-1939, art. 7)

Art. 36.

(AR 26-08-1939, art. 7) Le passage des bateaux de l'armée est réglé par l'arrêté royal du 28 décembre 1877 et celui des bateaux de l'Office national des transports par eaux intérieures par l'arrêté royal du 26 août 1939.

Chapitre V
Stationnement, chargement, déchargement, port, garage et chômage.

Art. 37.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 17°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 38.

Les bateaux en stationnement sont amarrés à leurs deux extrémités; dans les ports du côté du chemin de halage, ils tiennent leurs mâts mobiles baissés.

Les bateaux autorisés à stationner dans les biefs doivent se placer sur un seul rang, du côté opposé au halage.

Art. 39.

L'amarrage ne peut se faire qu'aux poteaux, bornes, ducs d'Albe ou anneaux à ce destinés et à défaut desquels les bateaux peuvent être fixés sur leur empennelle.

Art. 40.

Les patrons sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les agents de la voie navigable pour tout ce qui concerne le placement et le déplacement des bateaux à quai, ainsi que l'ancrage et l'amarrage des bateaux en stationnement. Ils ne peuvent ni lancer à l'eau, ni laisser traîner les amarres.

Art. 41.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 18°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 42.

Lorsque les ports sont du côté du halage, les bateaux n'y restent que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement. Dès que ces opérations sont terminées ou interrompues, les bateaux s'amarront du côté opposé ou prennent le large.

Art. 43.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 19°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 44.

Les trains et radeaux ne peuvent pas séjourner dans les ports.

Dans les quarante-huit heures de leur arrivée à destination, à moins d'une autorisation spéciale de l'ingénieur en chef directeur du ressort, ils sont démontés et tirés sur la rive. Ces opérations s'effectuent de manière à ne pas gêner la navigation.

Art. 45.

Pendant leur stationnement, les trains et radeaux sont solidement amarrés à la rive opposée à celle qui sert généralement au halage.

Art. 46.

Si un incendie se déclare à bord, le patron donne immédiatement l'alarme et éloigne son bateau des autres bateaux, des estacades et des ouvrages d'art.

Art. 47.

En temps de crue ou s'il est nécessaire faire une baisse partielle ou totale des eaux, les bateaux, trains ou radeaux doivent se placer aux endroits où ils ne peuvent entraver le libre cours des eaux ni occasionner aucune dégradation. Ils sont solidement amarrés par les soins et sous la responsabilité des patrons. Au besoin, ils sont conduits aux endroits qui leur sont indiqués par les agents de la navigation.

Cette clause s'applique également aux barquettes et embarcations de plaisance que l'administration est, du reste, en droit de faire garer sur la terre ferme.

Art. 47 bis .

(inséré par ADR 18-09-1945, art. 1) En temps de gel, les propriétaires ou patrons des bateaux ont l'obligation de briser et de maintenir brisée la glace qui se formerait autour de leurs bateaux.

Art. 48.

Aucune indemnité ne peut être réclamée en raison des avaries ou des chômages provenant de la pénurie des eaux d'alimentation, d'une cause accidentelle ou de mesures ordonnées dans un but d'intérêt public.

Chapitre VI

Obligations des patrons dont les bateaux sont coulés bas.

Art. 49.

Tout patron dont le bateau est coulé bas est tenu de le remettre à flot le plus tôt possible; à défaut par lui de ce faire, un délai lui est assigné par l'ingénieur en chef directeur du ressort à l'expiration duquel, le cas échéant, des mesures sont prises d'office à ses frais, risques et périls, conformément à l'article 102 du présent règlement.

Immédiatement après l'accident, le patron en donne avis à l'agent de la navigation dont le domicile est le plus voisin. Si aucun agent n'habite dans un rayon de 10 kilomètres, l'avis est donné directement, par la voie la plus rapide, à l'ingénieur en chef directeur ou à l'ingénieur du ressort.

Le patron place au-dessus ou près du bateau coulé une balise ou bouée surmontée, durant le jour, d'un drapeau rouge, et durant la nuit, d'une lumière blanche éclairant dans toutes les directions.

(Alinéa 4 abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 20°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 50.

Si le patron et le propriétaire du bateau coulé bas sont inconnus, le bateau ou ses débris sont mis en vente par l'administration.

Le produit de la vente, déduction faite des frais de sauvetage, d'expertise et de vente, est versé à la caisse des consignations à la disposition des ayants droit.

Art. 51.

(NOTE : abrogé en ce qui concerne la Région flamande et exclusivement pour le canal Bruxelles-Charleroi (AGF 2005-11-18/65, art. 2, 014; ED : 31-03-2006))

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bateau coulé et à tout objet abandonné dans le lit des voies navigables et qui serait de nature à gêner la navigation ou à nuire au régime du cours d'eau.

Chapitre VII

Des bateaux faisant un service régulier.

Art. 52.

Est qualifié régulier, le service des bateaux qui partent et arrivent à jours et à heures fixes et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

Art. 53.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 21°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 53 bis .

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 22°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 54.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 23°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 55.

Le tableau des heures de départ et d'arrivée est affiché aux embarcadères, aux ponts et aux maisons éclusières.

Si un service perd son caractère de régularité, ses bateaux cessent de jouir des privilèges que le présent règlement leur accorde.

Chapitre VIII

Des bateaux à moteur et trains de bateaux remorqués.

Art. 56.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 24°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 57.

(Abrogé) (AR 12-07-1957, art. 5)

Art. 58.

(AR 07-09-1950, art. 2, §11) Les maxima de vitesse admis pour les bateaux à moteur sont, par minute et par rapport à la rive :

1° De 70 m pour ceux qui n'usent pas de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau prévu à l'article 1^{er};

2° De 70 m aussi pour ceux qui usent de cette tolérance, mais sont munis d'une hélice fixe faisant saillie sur la coque;

3° De 100 m pour ceux qui usent de la dite tolérance et qui sont pourvus d'un dispositif spécial contre les remous, tel que l'hélice placée à l'intérieur du bateau dans un tunnel, ou un mécanisme permettant de relever l'hélice de telle manière qu'elle soit toujours immergée à 0m50 au moins au-dessus du maximum de tirant d'eau admis.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le maximum de vitesse admis est de 7 km à l'heure, soit 116m66 à la minute, pour tous les bateaux avalants sur les rivières.

Les règlements particuliers peuvent fixer des maxima supérieurs ou inférieurs à ceux du présent article. Dans ces cas, des poteaux placés le long des voies ou sections de voies navigables indiquent les maxima de vitesse qui y sont admis.

Art. 59.

(AR 07-09-1950, art. 2, §12) Les bateaux à moteur qui n'usent pas de la tolérance relative au maximum de tirant d'eau prévue à l'article 1^{er}, et qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont capables, sans provoquer d'ondulations nuisibles, de marcher à des vitesses supérieures à celles de l'article 58, peuvent être autorisés à le faire, sans que leur vitesse puisse dépasser :

1° 100 m, pour ceux de plus de 90 tonnes;

2° 150 m, pour ceux de 90 tonnes ou moins, larges de 2m50 ou plus, ou tirant 1 m ou plus;

3° 200 m, pour ceux de 90 tonnes ou moins, larges de moins de 2m50 et tirant moins d'un mètre.

L'autorisation est délivrée, après expériences faites sous les yeux et conformément aux instructions des ingénieurs des ponts et chaussées, par l'ingénieur en chef-directeur. Elle est révoquée en tout temps. Le titre d'autorisation doit être présenté à toute réquisition des agents préposés à la police et à la conservation des voies navigables.

Les règlements particuliers peuvent fixer des maxima supérieurs ou inférieurs à ceux du présent article.

Toute course de vitesse entre bateaux à moteur est interdite.

Art. 59 bis .

(Inséré par AR 03-10-1986, art. 5) Les bateaux à moteur qui, par leur forme, leur mode de propulsion ou leur faible tirant d'eau, sont susceptibles de se déplacer à grande vitesse, peuvent recevoir l'autorisation de faire, même en dehors des pistes à grandes vitesses fixées par le ministre qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions, des essais en général ou des tests de vitesses supérieures à celles fixées par les articles 58 et 59 du présent règlement ou à celles fixées par les règlements particuliers.

Les essais et les tests doivent être de courte durée. L'autorisation est donnée par l'ingénieur en chef-directeur du ressort qui en fixe les modalités. Elle est révoquée en tout temps.

Art. 60.

Toutes dérogations aux articles 58 et 59 sont passibles non seulement des peines comminées par l'article 100 du présent règlement, mais peuvent en outre donner lieu à l'arrêt du bateau devant le premier pont mobile ou devant la première écluse qu'il a à franchir, pendant un laps de temps double de celui qui a été gagné par un excès de vitesse.

Art. 61.

La circulation des bateaux à moteur occasionnant des ondulations nuisibles peut être interdite provisoirement par l'ingénieur en chef directeur du ressort et définitivement par le Ministre des Travaux publics.

Art. 62.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 25°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 63.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 26°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 64.

(Abrogé.)

Art. 65.

Il est défendu de jeter dans la voie navigable les restes des feux des machines. Ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination du bateau et être montrés à toute réquisition des agents de l'administration.

Art. 66.

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 27°, 016; ED : 01-01-2007)

Titre II

(INSCRIPTION, JAUGEAGE ET DECHIRAGE DES BATEAUX - DROITS DE NAVIGATION - PERMIS DE CIRCULATION – DRW du 23 février 2006, art. 43)

Chapitre I

(Inscription, jaugeage et déchirage des bateaux.) (AR 31-10-1953, art. 8)

Art. 67.

(1. (Les bateaux sont jaugés par des fonctionnaires de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation, désignés comme experts-jaugeurs par le Ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions. Ils peuvent aussi être jaugés par d'autres personnes ou organismes habilités à cet effet par ce même Ministre. Celui-ci peut relever les experts-jaugeurs de leur fonction ou retirer l'autorisation délivrée aux personnes ou aux organismes chargés de l'exécution du jaugeage.) (AR 1998-01-21/36, art. 4, 005; ED: 01-04-1998)

Les bateaux sont jaugés normalement aux endroits qu'indiquent les règlements particuliers. Ils peuvent, toutefois, être jaugés en d'autres endroits, à la demande du propriétaire ou de son délégué et moyennant l'accord de l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées du ressort ou de son délégué. Dans chaque cas, l'emplacement précis où s'effectue le jaugeage est déterminé par l'expert-jaugeur chargé de l'opération.) (AR 12-07-1957, art. 6)

2. (abrogé) (AR 1998-01-21/36, art. 4, 005; ED: 01-04-1998)

3. (Le Ministre qui a les Affaires maritimes et la Navigation dans ses attributions fixe les règles d'organisation du jaugeage, détermine les emplacements et l'organisation des bureaux d'inscription et le modèle du certificat de jaugeage.) (AR 1998-01-21/36, art. 4, 005; ED: 01-04-1998)

4. Le jaugeage des navires de mer est réglé par la loi du 20 juin 1883 et par les arrêtés royaux du 27 août 1883 et du 2 décembre 1897.

5. Le cubage des trains et radeaux se fait gratis par le percepteur du premier bureau des droits de navigation rencontré. Ce cubage est vérifié par le receveur des droits de navigation du dernier bureau. Les trains et radeaux ne sont pas soumis à l'obligation de l'inscription.

Art. 68.

(AR 12-07-1957, art. 7) Le jaugeage des bâtiments de navigation intérieure a pour but d'une part, leur identification notamment par le relevé de leurs caractéristiques principales et, d'autre part, le calcul de leur déplacement progressif.

Ces renseignements sont consignés dans le certificat de jaugeage.

Ce certificat doit indiquer :

1° le bureau d'inscription;

2° les lettres distinctives du dit bureau, le numéro d'ordre et la date de l'inscription dans son registre ainsi que le numéro du certificat de jaugeage;

3° le nom ou la devise du bateau;

4° les nom, prénoms et domicile du propriétaire, tels qu'ils figurent dans l'acte ou dans le titre constitutif, translatif ou déclaratif du droit de propriété ou, à défaut dans une déclaration, signée par le propriétaire et indiquant l'origine de son droit; acte, titre ou déclaration dont les signatures doivent éventuellement être légalisées et dont copie doit être jointe au registre de jaugeage;

5° le système de construction (bois, métal ou mixte) et le type auquel appartient le bateau;

6° la plus grande longueur (gouvernail non compris) et la plus grande largeur de la coque;

7° le fait qu'il s'agit d'un premier jaugeage, ou en cas de rejaugage;

a) le rappel des mentions visées aux 2° et 3° telles qu'elles figurent aux certificats antérieurs;

b) le fait que l'expert-jaugeur a reçu le dernier certificat annulé par le rejaugage, ou une déclaration de la perte de ce certificat, selon le cas;

8° le nombre, l'emplacement et la description des échelles dont le zéro correspond au plan limitant inférieurement le volume à mesurer, c'est-à-dire le plan de flottaison à vide;

9° la moyenne des distances verticales entre le niveau du dessous du bateau au point le plus bas dans les sections correspondant aux échelles et le plan de flottaison à vide, tel qu'il est défini à l'article 69, alinéa 2, ainsi que le personnel, le matériel, la hauteur d'eau dans le fond du bateau et le poids de l'eau utilisée normalement pour le fonctionnement de l'appareil moteur, qui ont été admis pour la détermination de ce plan de flottaison à vide, ainsi que la situation du lest fixe;

10° pour les bâtiments affectés au transport des marchandises, le déplacement progressif par centimètre d'enfoncement depuis le plan de flottaison à vide jusqu'au plan d'enfoncement maximum; pour les bâtiments non affectés au transport des marchandises, le déplacement maximum à partir du plan de flottaison à vide;

11° (abrogé) (AR 1998-01-21/36, art. 5, 005; ED: 01-04-1998)

12° pour les bateaux toueurs, les remorqueurs et tous les bateaux automoteurs, la puissance du moteur en chevaux-vapeur;

Cette puissance en chevaux-vapeur est calculé comme suit :

a) pour les moteurs à vapeur, en multipliant la surface de chauffe mouillée par le coefficient 2 1/2;

b) pour les moteurs à explosion et pour ceux à combustion interne, en augmentant de 20 p.c. la puissance au frein en chevaux-vapeur indiquée dans un certificat émanant soit du constructeur du moteur, soit d'une société de classification reconnue par le Ministre qui a l'administration des Voies Hydrauliques dans ses attributions.

A cette fin, le patron du bateau toueur, remorqueur ou automoteur est tenu de représenter à l'expert-jaugeur les pièces établissant la surface de chauffe mouillée ou le certificat visé à l'alinéa précédent, selon le cas. Si ce dernier certificat émane du constructeur et n'est pas jugé satisfaisant par l'expert-jaugeur, celui-ci en réfère, avant toute inscription au certificat de jaugeage au bureau d'inscription du ressort. L'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées compétent pourra obliger le patron à se procurer un autre certificat émanant d'une société de classification reconnue par le Ministre qui a l'administration des Voies Hydrauliques dans ses attributions.

Pour les bâtiments de navigation intérieure jaugés à l'étranger et dont le carnet de jaugeage ne mentionne pas la puissance de l'appareil moteur, un certificat, établi conformément aux dispositions ci-dessus, peut être obtenu près d'un expert-jaugeur.

Aucune demande de changement de puissance d'un moteur ne peut être prise en considération si elle n'est pas justifiée par une modification constructive à caractère définitif. Le nouveau document justificatif à représenter à l'expert-jaugeur est établi conformément aux stipulations précitées mais doit de plus attester, tout en les mentionnant, que les modifications apportées au moteur ont un caractère définitif;

13° l'encombrement du bateau, c'est-à-dire :

- a) sa largeur et sa longueur (gouvernail replié);
- b) son tirant d'air, cabine démontée d'une part, cabine montée d'autre part;

14° l'emplacement précis où sont reproduites les marques indélébiles dont question à l'article 71, alinéa 3 :

Les indications reprises sous les 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 12° et 13°, ainsi que l'indication de l'enfoncement moyen à vide, de l'enfoncement maximum et du tonnage maximum, sont reproduites, pour chaque bâtiment, sur le registre d'inscription en regard de son numéro d'ordre.

Art. 69.

(AR 12-07-1957, art. 8) Le volume à déterminer est le volume extérieur de la portion de la coque comprise entre le plan de flottaison à vide et le plan d'enfoncement maximum définis ci-après :

Est considéré comme plan de flottaison à vide limitant inférieurement le volume à mesurer, le plan qui correspond à la position que prend le bâtiment au moment du jaugeage lorsqu'il porte seulement :

- 1° les agrès, les provisions et l'équipage indispensable pour lui permettre de naviguer;
- 2° l'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;
- 3° en outre, s'il s'agit d'un bateau automoteur, l'eau utilisée normalement pour son fonctionnement mais non le combustible ni le lest mobile.

Le plan d'enfoncement maximum est défini comme suit :

- 1° il est perpendiculaire au plan longitudinal de symétrie du bateau;
- 2° il est parallèle à la ligne joignant les points les plus bas du fond du bateau dans les plans transversaux verticaux des échelles extrêmes avant et arrière (en particulier il est parallèle au fond, si celui-ci est plat et indéformable);
- 3° il doit passer à une hauteur telle que la moyenne des lectures qu'il détermine aux échelles, corresponde à la moyenne arithmétique des hauteurs des échelles depuis leur zéro jusqu'à leur sommet.

La détermination du déplacement des bâtiments affectés au transport des marchandises est soumise aux règles suivantes :

- 1° les mesures sont prises sur le bâtiment lui-même;

2° la portion de la coque à mesurer est obligatoirement divisée par des plans horizontaux en tranches de 1 décimètre de hauteur, en partant du plan de flottaison à vide. La tranche supérieure peut donc avoir une hauteur moindre.

Dans le cas où le plan de flottaison à vide et le plan d'enfoncement maximum ne sont pas parallèles ce dernier est remplacé par un plan parallèle au premier, situé à une hauteur égale à la moyenne arithmétique des hauteurs des échelles depuis leur zéro jusqu'à leur sommet;

3° les surfaces horizontales délimitant chaque tranche sont divisées, par des ordonnées tracées normalement à leur axe longitudinal, en plusieurs éléments : partie centrale, élancements avant et arrière (proue et poupe) et éventuellement extrémités des élancements avant et arrière;

4° dans le calcul des aires de la partie centrale et des élancements avant et arrière l'emploi de la formule de Simpson est obligatoire.

Les aires de ces surfaces doivent être calculées à l'aide de 5 ordonnées au moins. De plus, la partie centrale doit être déterminée dans la partie non façonnée du bâtiment;

5° les aires des extrémités des élancements avant et arrière ainsi que l'aire à déduire du fait de l'existence d'un tunnel peuvent être calculées séparément. En principe, la hauteur de ces extrémités ne peut pas dépasser la distance entre deux ordonnées consécutives de la surface adjacente calculée par la formule de Simpson. Pour le calcul de ces surfaces, l'emploi de la formule de Simpson n'est pas obligatoire.

D'après leur forme générale, ces surfaces peuvent être éventuellement assimilées à des triangles, des trapèzes, des paraboles, des demi-ellipses et calculées directement en fonction des bases et hauteurs. Elles peuvent également être calculées par la formule de Simpson, leur bases étant à la rigueur perpendiculaires à l'axe longitudinal de la surface de flottaison considérée;

6° on obtient le volume d'une tranche en multipliant par sa hauteur, la demi-somme des aires des deux surfaces horizontales la délimitant;

7° le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime sa hauteur, est considéré comme donnant le déplacement du bâtiment pour chaque centimètre d'enfoncement dans cette tranche.

La détermination du déplacement des bâtiments non affectés au transport des marchandises est soumise aux règles suivantes :

1° pour ces bâtiments tels que : bateaux à passagers, remorqueurs, bateaux-logements, dragues, etc., les dimensions peuvent être relevées soit sur le bateau lui-même, soit sur ses dessins d'exécution;

2° seule une paire d'échelles centrales est requise, mais elle doit porter les marques dont question à l'article 71. Cette paire doit respecter les principes de l'article 70, alinéa 4, en garantissant un franc-bord de 30 centimètres;

3° pour les bâtiments de formes géométriques simples, ainsi que pour les bâtiments d'un type dont le coefficient d'acuité est bien connu, le déplacement maximum, à partir du plan de flottaison à vide, est directement calculé d'après les données géométriques, compte tenu du coefficient d'acuité généralement admis pour ce type de bâtiment;

4° pour les bâtiments requérant des qualités nautiques et donc des finesses de lignes et dont le coefficient d'acuité est à priori inconnu on admet conventionnellement que leur déplacement correspondant à un plan de flottaison donné est représenté par les soixante-dix centièmes du produit des trois dimensions suivantes, relatives à la surface extérieure de la coque, sans tenir compte d'aucune saillie :

a) la longueur déterminée par la distance entre les deux plans verticaux normaux à l'axe longitudinal du bateau et tangents extérieurement à la ligne correspondante au plan de flottaison donné;

b) la largeur maximum à ce plan de flottaison;

c) l'enfoncement moyen, mesuré par la distance verticale entre ledit plan de flottaison et la partie la plus basse de la coque dans la section transversale correspondant au milieu de la longueur définie au littéra a) ci-dessus. Dès lors, le volume à calculer est la différence entre le déplacement correspondant au plan de flottaison à vide et celui correspondant au plan parallèle passant par les sommets des deux échelles centrales.

Art. 70.

(AR 12-07-1957, art. 9) L'enfoncement moyen est estimé égal à la moyenne arithmétique des enfoncements relevés au droit des échelles.

Ces échelles sont disposées par paires sur les flancs du bâtiment dans des plans verticaux également distants les uns des autres et perpendiculaires au plan longitudinal de symétrie du bateau. La distance entre ces plans ne peut excéder 15 mètres. Ces plans sont, de plus, rigoureusement symétriques par rapport au centre de gravité de la surface de flottaison située aux 3/4 du tirant d'eau maximum autorisé. Les deux paires d'échelles extrêmes, tout en étant écartées au maximum, doivent cependant rester dans la partie non façonnée du bâtiment. Lorsque celui-ci est susceptible de subir une déformation longitudinale appréciable, il y a lieu de prévoir un plus grand nombre d'échelles.

Le zéro des échelles correspond au plan de flottaison à vide.

Le sommet des échelles est déterminé conformément aux règles suivantes :

1° pour les diverses échelles, le sommet de celles-ci doit se trouver à une même hauteur du point le plus bas de la coupe transversale déterminée dans la coque du bateau par le plan de chaque paire d'échelles;

2° cette hauteur doit être la plus grande possible compatible avec les conditions qui suivent;

3° quel que soit le nombre d'échelles, la ligne périphérique joignant, de chaque côté du bateau leur sommet, ne peut se trouver à moins de 30 cm en-dessous de toute ouverture permettant une rentrée d'eau à l'intérieur du bâtiment; cette ligne périphérique ne peut, toutefois, en aucun point, dépasser le plat-bord. Seuls les hublots fixes, bien étanches, peuvent être considérés comme faisant partie intégrante de la coque, à condition d'être situés au-dessus de la dite ligne périphérique.

Les échelles doivent être très apparentes et rattachées à des repères fixes.

Sur le bâtiment, les échelles sont indiquées par les soins de l'expert-jaugeur à l'aide de plaques d'enfoncement maximum de 30 cm de longueur et de 4 cm de hauteur.

L'axe de ces plaques doit coïncider avec celui des échelles, et leur bord inférieur détermine le sommet des échelles. Ces plaques sont en zinc pour les bâtiments en bois et y sont clouées. Elles sont poinçonnées ou burinées dans la coque des bâtiments en fer. De plus, sur ces bâtiments, le batelier est tenu de rendre les plaques bien apparentes, à l'aide de peinture claire, en veillant cependant à en garder bien net le bord inférieur (sommet de l'échelle).

Art. 71.

(AR 1998-01-21/36, art. 6, 005; ED: 01-04-1998) §1^{er}. L'expert-jaugeur apporte le signe de jaugeage en caractères apparents et indélébiles de 2,5 à 3 cm de hauteur de chaque côté du bateau et sur chaque marque de jauge. Le signe de jaugeage comporte :

- a) les lettres caractéristiques du bureau d'inscription;
- b) le numéro d'inscription dans le registre d'inscription;
- c) la lettre distinctive du pays (B pour la Belgique).

Le signe de jaugeage doit être au moins deux fois apporté en caractères indélébiles sur les parties les plus durables du bateau par l'expert-jaugeur.

§2. Le signe de jaugeage est peint par le patron sur la poupe du bateau.

Art. 72.

(abrogé) (AR 1998-01-21/36, art. 7, 005; ED: 01-04-1998)

Art. 73.

(AR 31-10-1953, art. 3) Si l'une ou l'autre des parties intéressées conteste l'exactitude du jaugeage, l'opération critiquée est vérifiée par l'expert-jaugeur dans le service duquel le bateau se trouve en stationnement au moment où la contestation s'élève.

La vérification a lieu en présence de l'inspecteur de jaugeage.

Si la différence révélée ne dépasse pas 1/100, la vérification est simplement mentionnée au registre; si la différence dépasse 1/100, le certificat reconnu inexact est annulé et il en est dressé un nouveau.

Le jaugeage ne peut être contesté par l'utilisateur de la voie navigable que dans les douze mois de sa date.

Art. 74.

(AR 1998-01-21/36, art. 8, 005; ED: 01-04-1998) §1^{er}. En cas de perte totale ou partielle du certificat de jaugeage ou en cas de détérioration de celui-ci, le patron doit soit faire rejauger le bateau soit demander une copie du certificat de jaugeage au Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

§2. En cas de perte totale du certificat de jaugeage, le patron doit joindre à sa demande d'obtention d'une copie du certificat de jaugeage, une déclaration de perte signée et datée par laquelle il certifie ne plus avoir le certificat de jaugeage en sa possession et retourner ce document au service visé au §1^{er} lorsqu'il le retrouve.

§3. En cas de perte partielle ou de détérioration du certificat de jaugeage, le patron doit joindre à sa demande d'obtention d'une copie du certificat de jaugeage soit la partie encore en sa possession du certificat partiellement perdu soit le certificat détérioré.

§4. Si une copie du certificat de jaugeage est délivrée, ce document doit mentionner :

- a) que cette copie remplace le certificat de jaugeage;
- b) la date de délivrance.

En outre, il sera également fait mention dans le registre d'inscription et dans le registre de jaugeage de la délivrance de la copie et de la date à laquelle elle a été délivrée.

§5. En dehors des copies mentionnées aux paragraphes précédents, des extraits des certificats de jaugeage peuvent être obtenus sur feuilles volantes auprès du service visé au §1^{er}. Ces extraits ne peuvent remplacer ni le certificat de jaugeage ni sa copie.

Art. 75.

(AR 31-10-1953, art. 5) (Lorsque le bateau subit des transformations de nature à influencer les données reprises dans le certificat de jaugeage, le patron doit faire rejauger le bateau.) Celui-ci s'opère conformément aux dispositions qui précèdent, modifiées et complétées par celles du présent article. (AR 1998-01-21/36, art. 9, 005; ED: 01-04-1998)

Si le bateau n'a pas été jaugé originairement en France, les anciennes marques, inscriptions, plaques de jauge et, le cas échéant, les échelles sont enlevées et remplacées par d'autres se rapportant au nouveau jaugeage et au bureau qui l'a enregistré.

Si le bateau a été jaugé originairement en France, les marques indélébiles relatives au bureau de rejaugage sont apposées à la proue du bateau en remplacement de celles qui s'y trouvent et une croix grecque indélébile est ajoutée aux marques indélébiles françaises conservées à la poupe du bateau. A défaut de marques françaises à la poupe du bateau, celles de la proue sont maintenues, mais complétées par l'addition de la croix grecque. L'inscription française peinte à la poupe du bateau est conservée d'un côté du gouvernail et complétée par une croix grecque de même couleur. L'inscription nouvelle est peinte de l'autre côté du gouvernail. De nouvelles plaques de jauge et de nouvelles échelles sont posées; les anciennes plaques de jauge sont marquées d'une croix et placées au même niveau que les nouvelles et près de celles-ci.

Le patron est tenu de remettre à l'expert-jaugeur le certificat du jaugeage précédent. S'il a égaré ce document, il doit, par déclaration, datée et signée, certifier qu'il ne le possède plus et s'engager à le remettre à l'Administration s'il le retrouve; copie de cette déclaration lui est remise. (...). (AR 1998-01-21/36, art. 9, 005; ED: 01-04-1998)

Art. 75 bis .

(Abrogé) (AR 31-10-1953, art. 6)

Art. 76.

(AR 31-10-1953, art. 7) §1. Celui qui acquiert la propriété d'un bateau jaugé est tenu de faire inscrire, dans le délai de dix jours, sur les deux originaux du certificat de jaugeage ses nom, prénoms et domicile, en lieu et place de ceux du propriétaire précédent.

A cet effet, il est tenu de présenter l'acte ou le titre constitutif, translatif ou déclaratif du droit de propriété ou à défaut, une déclaration signée par lui et indiquant l'origine de son droit. Les signatures de l'acte, des titres ou de la déclaration doivent, éventuellement être légalisées. Copie du document doit être fournie par le propriétaire pour être jointe au registre de jaugeage.

§2. Pour changer le nom ou la devise d'un bateau, le propriétaire est tenu de se présenter, muni de sa carte d'identité et d'une demande écrite mentionnant ses nom, prénoms et domicile chez (le Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation). (AR 1998-01-21/36, art. 10, 005; ED: 01-04-1998)

§3. Les mentions relatives aux changements visés aux §§1^{er} et 2 sont portées (...) sur les deux originaux du certificat et sur le registre d'inscription. Elles sont signées et datées par les agents qui les y inscrivent. (AR 1999-03-05/40, art. 4, 007; ED: 01-01-1998)

Art. 77.

Les clous de repère, échelles et plaques de jauge doivent être maintenus intacts et patents, sans altération. Ils sont fixés de la manière indiquée au certificat de jaugeage.

L'immersion d'un bateau ne peut en aucun point dépasser la ligne inférieure de la plaque de jauge, ni le maximum du tirant d'eau fixé par le règlement particulier de la voie navigable sur laquelle il se trouve.

Art. 77 bis .

(AR 31-10-1953, art. 9) (§1. Avant de commencer le déchirage d'un bateau, le propriétaire et le chantier sont tenus d'en avvertir le Service de Jaugeage de la Navigation intérieure de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation pour lui permettre de constater le déchirage et d'en dresser acte.

Le propriétaire doit remettre le certificat de jaugeage à ce service. En cas de perte totale du certificat de jaugeage, le propriétaire doit produire auprès de ce service une déclaration de perte signée et datée par laquelle il certifie ne plus avoir le certificat de jaugeage en sa possession et retourner ce document à ce service lorsqu'il le retrouve.

Une copie certifiée conforme de l'acte constatant le déchirage peut être obtenue, sur demande écrite adressée à ce service.) (AR 1998-01-21/36, art. 11, 005; ED: 01-04-1998)

§2. Les bateaux ne peuvent être déchirés sur les voies navigables ou leurs dépendances qu'en vertu d'une autorisation spéciale délivrée par l'ingénieur en chef-directeur du ressort, qui spécifie l'endroit où l'opération doit s'effectuer.

Sur les dépendances de la voie, le déchirage des bateaux s'effectue immédiatement après leur mise à terre et est continué sans interruption. Les matériaux qui en proviennent sont enlevés au fur et à mesure, de manière à n'occasionner ni accidents ni embarras.

Art. 78.

Indépendamment des peines comminées par l'article 100 du présent règlement et qui lui seraient applicables, le patron dont le bateau a un excès de charge paie un droit supplémentaire, à raison de la surcharge et du parcours déjà effectué.

Il est tenu, en outre, de débarquer immédiatement l'excédent de charge de son bateau, faute de quoi il y est procédé d'office et à ses frais.

Des mesures analogues sont prises à l'égard des trains ou radeaux ayant un excès de tirant d'eau.

Art. 78 bis .

Toute falsification du certificat de jaugeage remis par l'expert-jaugeur au patron ou à son délégué dans les conditions énumérées à l'article 72 du présent règlement, provoque, indépendamment des peines comminées par l'article 196 du Code pénal (faux en écritures publiques), à charge du délinquant :

- 1° La confiscation immédiate du document falsifié;
- 2° L'obligation de rejauger le bateau aux frais du patron.

Chapitre II

Droits de navigation.

Art. 79.

(AR 05-05-1975, art. 2) §1. Des droits de navigation sont dus sur toutes les voies navigables administrées par l'Etat, à l'exception de celles qui sont soumises à l'influence de la marée et de celles qui, non soumises à cette influence, en sont exonérées par leur règlement particulier.

§2. (Pour le transport de marchandises, les droits sont fixés à dix centimes par tonne kilométrique (produit de la multiplication du chargement, exprimé en tonnes métriques, par la distance à parcourir, en kilomètres.) (AR 26-05-1983, art. 1)

Les fractions de tonne métrique supérieures à 50/100 sont comptées pour une tonne métrique; les autres fractions sont négligées.

§3. Pour le calcul des distances à parcourir, les voies navigables sont divisées en tronçons dénommés " ports ". Le Ministre des Travaux publics détermine ceux-ci avec leurs limites et leurs distances cumulées moyennes à partir de l'origine de la voie navigable et les modifie quand il y a lieu.

Lorsque le voyage d'un bateau s'effectue dans plusieurs ports, la distance à parcourir est calculée forfaitairement de port à port. Dans la distance totale ainsi obtenue, les fractions de kilomètre supérieures à 500 m sont comptées pour un kilomètre; les autres fractions sont négligées.

Lorsque le voyage s'effectue entièrement à l'intérieur d'un seul port, les droits sont dus en raison de la distance réelle à parcourir d'après les tableaux de distances établis et éventuellement modifiés de la même manière que les ports.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à modifier et à compléter les tableaux de distances annexés au présent règlement.

(§4. *Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à 0 euro par tonne kilométrique sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne.* – Décret du 23 février 2006, art. 43)

(1)(ARR 2014-09-11/13, art. 4, 022; En vigueur : 06-12-2014)

(2)(DIVERS 2012-11-14/17, art. 1, 023; En vigueur : 01-12-2012, confirmé par DIVERS 2012-11-14/17, art. 1, 023; En vigueur : 30-06-2014)

Art. 80.

(AR 05-05-1975, art. 2) §1. (Les patrons des bateaux naviguant à vide se munissent d'un permis de circulation qui leur est délivré par les receveurs des droits de navigation, moyennant le paiement d'un droit fixé comme suit :

a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres :

20 francs pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 400 tonnes;

40 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 400 tonnes;

b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus :

35 francs pour les bateaux d'un tonnage égal ou inférieur à 400 tonnes;

70 francs pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 400 tonnes.

Ce permis est valable pour l'aller jusqu'au port de chargement; un nouveau permis est nécessaire pour le retour, quand il s'effectue également à vide.) (AR 28-04-1981, art. 2)

§2. Sont considérés comme bateaux vides :

a) les bateaux dont le chargement ne dépasse pas une demi-tonne ainsi que ceux dont l'immersion à l'échelle de jauge n'est pas supérieure à 1/4 de décimètre;

b) les embarcations de plaisance jaugeant au moins trois tonnes;

c) les bateaux à moteur qui doivent être ballastés pour permettre l'immersion utile de l'hélice, pour autant que leur plan de flottaison (ne dépasse pas plus de 5 centimètres le second plan de flottaison) à vide (avec ballast) tel qu'il est défini, conformément aux dispositions de l'article 68, 11°, dans le certificat de jaugeage; (Err. MB 19-06-1975)

d) les bateaux qui ne transportent que l'eau de ballastage nécessaire pour permettre le passage sous les ouvrages d'art pour autant que leur tirant d'air à vide, cabine démontée soit supérieur à la hauteur libre admise sous ces ouvrages.

§3. Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à 0 euro par bateau sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne. – Décret du 23 février 2006, art. 43)

Art. 81.

(AR 05-05-1975, art. 2) 1. Le tonnage, chargement réel, intervenant dans le calcul des droits de navigation est établi d'après les indications figurant dans le certificat de jaugeage.

2. Un connaissance établi d'après ces mêmes principes peut servir de base au calcul des droits.

3. Toutefois, s'il y a doute au sujet des chiffres mentionnés au connaissance, le tonnage à prendre en considération sera celui correspondant à la moyenne des enfoncements relevés aux échelles de jauge. Il sera lu directement dans le certificat de jaugeage, l'enfoncement à vide étant considéré identique à celui existant lors du jaugeage.

4. Si le patron ne peut exhiber le certificat de jaugeage ou si le certificat est périmé, le receveur perçoit d'office, à titre de provision, les droits pour un tonnage forfaitaire égal au produit de la longueur maximum de la coque par sa largeur maximum et par le tirant d'eau moyen du bateau diminué de 25 centimètres sans préjudice des sanctions prévues pour les infractions à l'article 8, alinéa 1^{er}, 2°.

Lors de la production du certificat de jaugeage, le tonnage sera calculé conformément au 3 ci-dessus. L'excédent payé sera alors remboursé dans les conditions reprises à l'article 87, §3.

Art. 82.

(AR 05-05-1975, art. 2) 1. Les radeaux sont soumis aux mêmes droits que les bateaux naviguant à charge; le nombre de tonnes est égal au nombre de mètres cubes obtenu en multipliant la longueur par la largeur et par la hauteur moyenne immergée de chaque radeau.

2. Le cubage se fait gratuitement par le receveur des droits de navigation du premier bureau rencontré, en présence du patron du radeau. Il est vérifié par le receveur des droits de navigation du dernier bureau. En cas de contestation, le radeau est cubé par un expert-jaugeur, auquel le patron paie une indemnité de (1,25 EUR). Mention de ce jaugeage est faite sur l'acquit des droits délivré par le receveur. (AR 2000-07-20/53, art. 1, 009; ED : 01-01-2002)

Art. 83.

(AR 05-05-1975, art. 2) §1. (Pour les remorqueurs et les pousseurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou de plusieurs bateaux, les droits sont calculés par cheval-vapeur kilométrique (produit de la multiplication de la puissance du moteur, exprimée en chevaux-vapeur, par la distance à parcourir, en kilomètres).

Les taux des droits sont fixés comme suit :

1° pour une navigation avec transport de marchandises :

a) de 0 à 60 ch :

3 centimes par cheval kilométrique;

b) de plus de 60 ch à 150 ch :

2 centimes par cheval kilométrique avec un minimum de 1,80 franc par kilomètre;

c) de plus de 150 ch à 400 ch :

1,5 centime par cheval kilométrique avec un minimum de 3 francs par kilomètre;

d) de plus de 400 ch :

0,7 centime par cheval kilométrique avec un minimum de 6 francs par kilomètre;

2° pour une navigation sans transport de marchandises, les taux précités sont réduits de moitié.

§2. Pour les remorqueurs et les pousseurs naviguant isolément, les droits sont fixés comme suit :

a) en ce qui concerne les parcours inférieurs à 20 kilomètres :

15 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch;

35 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch;

b) en ce qui concerne les parcours de 20 kilomètres et plus :

30 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est égale ou inférieure à 150 ch;

50 francs pour les remorqueurs et les pousseurs dont la puissance est supérieure à 150 ch.) (AR 28-04-1981, art. 3)

§3. Sont considérés comme remorqueurs ou pousseurs les bateaux de transport automoteurs effectuant la traction ou la propulsion d'un ou plusieurs bateaux. Dans ce cas ils sont redevables à la fois des droits prévus aux articles 79 ou 80 selon qu'ils sont chargés ou vides et des droits prévus au §1^{er} du présent article.

§4. Le nombre de chevaux-vapeur à prendre en considération aux §§1, 2 et 3 du présent article est celui de la puissance du moteur telle qu'elle est portée au certificat de jaugeage conformément au prescrit de l'article 68, 12°.

(§5. *Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à :*

- 0 euro par cheval-vapeur kilométrique, pour l'application du §1^{er};

- 0 euro par remorqueur ou pousseur, pour l'application du §2 sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne. – Décret du 23 février 2006, art. 43)

Art. 84.

(AR 05-05-1975, art. 2) §1. Pour les bateaux effectuant un transport rémunéré de personnes sur les voies navigables soumises au régime des droits de navigation, les droits sont fixés à 5 p.c. de la recette brute produite par le transport.

Si, outre le transport de personnes, le transport de bagages ou autres marchandises donne également lieu à rémunération, le droit de 5 p.c. est perçu sur le total de la recette brute produite par ce transport.

Lorsqu'un voyage ne s'effectue qu'en partie en empruntant des voies navigables soumises au régime des droits de navigation le droit n'est dû que pour le trajet parcouru sur lesdites voies navigables.

Le montant du droit est établi en prélevant 5 p.c. sur le résultat obtenu par la multiplication de la recette brute par le nombre de kilomètres de la partie du voyage effectuée sur les voies soumises au droit de navigation, divisé par le nombre de kilomètres parcourus.

Les distances sont calculées d'après les tableaux des distances annexés au présent règlement, les fractions de kilomètre supérieures à 500 mètres étant comptées pour un kilomètre, les fractions de 500 mètres ou moins étant négligées.

§2. Le droit de 5 p.c. sur la recette brute est payable par mois et au plus tard le dixième jour du mois qui suit celui de la recette.

Le paiement se fait sous forme de versement ou de virement au compte de chèques postaux du comptable du Service d'Exploitation des Voies navigables. Le transporteur doit adresser au service, au plus tard le jour du paiement, une déclaration certifiée exacte et signée, indiquant le motif du paiement, le montant du droit, les différents voyages auxquels ils est afférent, ainsi que la recette brute par voyage.

§3. Par dérogation aux §§1 et 2, lorsqu'il s'agit d'un voyage au départ de l'étranger, les droits de navigation sont fixés en fonction du nombre de personnes transportées et de la distance à parcourir sur les voies navigables belges soumises au régime des droits de navigation.

(Le taux de ces droits est fixé à 1,5 F par personne, par trajet de 10 km, tant pour l'aller que pour le retour, tout trajet de 10 km commencé étant réputé parcouru entièrement.) (AR 28-04-1981, art. 4)

Le taux des droits ne peut cependant excéder, par personne, la somme de 15 francs par voyage aller et retour.

Le paiement se fait au premier bureau de perception rencontré en cours de route ou dont le bateau se rapproche. L'article 87 régit ces paiements dans la mesure où il est applicable aux voyages visés au présent paragraphe.

(§4. *Les droits visés par la présente disposition sont toutefois ramenés à :*

- 0 % de la recette brute, pour l'application du §1^{er};

- 0 euro par personne, pour l'application du §3 sur toutes les voies navigables gérées par la Région wallonne. – Décret du 23 février 2006, art. 43)

Art. 85.

(AR 05-05-1975, art. 2) Pour les services réguliers de transport de marchandises (dits services de beurt) les droits de navigation sont calculés sur la base forfaitaire de 3/4 de la capacité totale du bateau, multipliée par la distance à parcourir, déterminée conformément aux dispositions de l'article 79, §3, alinéas 2 et 3.

Les droits ainsi calculés sont perçus au départ de chaque voyage, qu'il s'agisse de l'aller ou du retour, sur présentation du certificat d'agrément du service de beurt.

Art. 86.

(AR 05-05-1975, art. 2) Les mêmes avantages que ceux dont bénéficient les bateaux affectés aux services visés à l'article 85, peuvent être accordés aux bateaux effectuant exclusivement et régulièrement le transport de marchandises entre les mêmes ports d'embarquement.

A cet effet, les propriétaires de bateaux doivent adresser une requête au Ministre des Travaux publics (Administration des Voies hydrauliques - Service d'Exploitation des Voies navigables), qui fait procéder à une enquête. Si la décision du Ministre est favorable, un certificat est délivré à l'intéressé.

Art. 87.

(AR 05-05-1975, art. 2) §1. Sur les voies navigables gérées par l'Etat, les droits de navigation sont payés en une fois pour l'entièreté de chaque voyage, sans préjudice des droits supplémentaires qui sont éventuellement perçus au passage sur les voies navigables gérées par des organismes particuliers.

Le paiement des droits se fait soit au bureau de perception le plus proche avant la mise en marche du bateau, soit au premier bureau de perception rencontré en cours de route. Si le voyage doit s'effectuer entièrement entre deux bureaux de perception, le paiement doit se faire à l'un ou l'autre, avant le départ du bateau.

Pour effectuer le paiement au bureau de perception, le patron est tenu de s'y présenter muni du carnet de jaugeage de son bateau et du connaissance relatif à la cargaison. S'il transporte plusieurs lots de marchandises de nature différente ou s'il prévoit des déchargements partiels au cours du voyage, le patron doit présenter un connaissance pour chaque lot.

§2. Le bureau auquel le patron paie les droits lui en donne quittance et lui délivre en même temps un permis de circulation.

Ces documents doivent être présentés, avec le connaissance et le certificat de jaugeage du bateau, à toute réquisition du personnel de surveillance des voies navigables et aux bureaux de perception ou de contrôle devant lesquels passe le bateau.

Le permis de circulation et la quittance doivent être remis au dernier bureau de perception de l'Etat rencontré au cours du voyage pour y être contrôlés. Le receveur retient le permis; il signe la quittance et la rend au patron qui la garde pour se justifier en cas de contestation.

§3. Le contrôle à l'arrivée doit permettre un ajustement éventuel des droits de navigation.

Si le contrôle révèle qu'il a été trop peu perçu, le droit restant dû est perçu par le receveur qui délivre une quittance complémentaire.

Si le contrôle révèle qu'il a été trop perçu et que la différence s'élève à plus de dix francs, l'ayant droit, propriétaire ou patron, peut en réclamer la restitution en introduisant au bureau de perception une demande de remboursement, éventuellement accompagnée des pièces justificatives.

Lorsque la demande est fondée sur un changement de destination du bateau en cours de voyage, les pièces justificatives comprennent nécessairement :

1° la quittance des droits de navigation perçus au bureau de départ;

2° l'attestation d'un préposé de la voie navigable certifiant que le bateau a terminé son voyage à l'endroit indiqué comme nouvelle destination;

3° s'il s'agit d'un bateau chargé, l'ordre écrit du maître de la cargaison, indiquant la nouvelle destination.

La décision de remboursement ne peut être prise que par le chef du Service d'Exploitation des Voies navigables. Elle est notifiée à l'intéressé et sa quittance lui est renvoyée en même temps.

(§4. *La présente disposition n'est plus applicable aux voies navigables situées en Région wallonne.* – Décret du 23 février 2006, art. 43)

Art. 88.

(AR 05-05-1975, art. 2) 1. Sont exempts des droits de navigation :

a) les embarcations appartenant à l'armée ou servant à ses opérations et transports, ainsi que toutes autres embarcations de l'Etat naviguant sous le pavillon national;

b) les allèges à vide et à charge, des bateaux ayant dû décharger une partie de leur cargaison par suite d'une réduction du tirant d'eau réglementaire, ou pour toute autre cause accidentelle, telles qu'avaries, etc.; le droit est dû pour le total du chargement du bateau avec son allègement;

c) les embarcations destinées au service des voies navigables et mises en circulation sur l'ordre écrit d'un agent de l'administration;

d) pour autant que le tonnage soit inférieur à trois tonnes, les embarcations de plaisance avec ou sans moteur et les barquettes sans moteur;

e) les brises-glaces;

f) les bateaux qui, en vertu de l'article 47 du présent règlement, se déplacent et reviennent ensuite à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité leur déplacement a cessé d'exister. Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration rédigée conformément au modèle annexé au présent règlement et signée par le conducteur des ponts et chaussées du ressort ou par un agent préposé à la police de la voie navigable;

g) les bateaux employés par les entrepreneurs, soit à l'exécution de travaux d'entretien ou d'amélioration des voies navigables, soit aux transports relatifs à ces travaux, pour tout déplacement s'opérant dans les limites de l'entreprise;

h) les chaloupes de propulsion d'une puissance inférieure à 10 chevaux-vapeur, à condition qu'elles appartiennent au batelier ou armateur propriétaire du bâtiment propulsé et qu'elles ne soient pas munies d'un équipage permanent.

2. Le patron d'un bateau qui se trouve dans un de ces cas d'exception mentionnés ci-dessus, se munit au départ d'un permis de circulation qui lui est remis gratuitement.

Chapitre III **Emission du permis de circulation**

Art. 88 bis .

§1^{er}. *Tout patron est tenu de communiquer les renseignements nécessaires à l'émission du permis de circulation au gestionnaire qui en établit la liste.*

§2. *L'émission peut se faire soit préalablement au voyage, soit en cours de route.*

Dans le premier cas, elle se fait soit par le bureau le plus proche du point de départ du bateau, soit grâce à un système équivalent. Dans le deuxième cas, elle se fait au premier bureau rencontré en cours de route.

La liste des bureaux d'émission du permis de circulation et le(s) système(s) équivalent(s) sont établis par le gestionnaire.

§3. *Le permis est réputé détenu par le patron dès que celui-ci a obtenu le numéro officiel de voyage établi par le bureau.*

§4. *Tout patron est tenu de communiquer au gestionnaire, par les moyens établis par celui-ci, toute modification des données reprises sur la liste mentionnée au §1^{er}.*

§5. *Le connaissement et le certificat de jaugeage doivent être présentés et le numéro de voyage officiel communiqué à toute réquisition du personnel de surveillance désigné par le gestionnaire. – Décret du 23 février 2006, art. 43)*

Titre III

DE LA CONSERVATION DES VOIES NAVIGABLES ET DE LEURS DEPENDANCES.

Art. 89.

(Sur les terrains grevés de la servitude de halage le long des rivières navigables et flottables, les particuliers ne peuvent exécuter d'ouvrages, ni faire des plantation entre les limites fixées respectivement à l'article 7 (Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long des bords vingt-quatre pieds (7 m. 80) au moins de place en largeur pour chemin royal et trait des chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir clôture ou haie plus près que trente pieds (9 m. 75) du côté que les bateaux se tirent et dix pieds (3 m. 25) de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenants, contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais. Le pieds français vaut 0 m. 3248394. La peine de 500 livres est réduite à 200 francs par l'article 2 de la loi du 1 mai 1849.) du titre XXVIII de l'ordonnance du 13 août 1669 et par l'arrêté royal du 4 novembre 1920, modifié par l'arrêté royal du 12 novembre 1934 et par l'Arrêté du Régent du 13 mai 1946 sans avoir obtenu l'autorisation préalable du ministère des travaux publics. Cette autorisation ne porte aucun préjudice aux droits de l'Etat tels qu'ils découlent de l'ordonnance précitée; elle n'est délivrée qu'à titre précaire et est toujours révocable.) (ADR 10-07-1946, art. 1)

Les propriétaires de terrains situés le long des autres voies navigables ou de leurs dépendances ne peuvent élever des constructions ou faire des plantations avant d'avoir fait tracer contradictoirement la limite du domaine public.

Ils sont tenus de suivre les alignements décrétés qui sont tracés par les agents de l'administration.

Les plantations ne peuvent, à moins d'une autorisation spéciale, être faites qu'à une distance de 2 mètres de la limite du domaine public pour les arbres à haute tige et à la distance d'un demi-mètre pour les autres arbres et les haies vives.

Les propriétaires et les locataires des biens bordant les rivières navigables placent et entretiennent en bon état sur les fossés, criques, canaux d'évacuation ou d'irrigation établis à leur profit et qui débouchent dans ces rivières, des passerelles d'une largeur suffisante et de 45 centimètres au moins pour assurer la continuité du halage; ces passerelles doivent être munies, du côté opposé à la rivière, d'un garde-corps peint en blanc.

Art. 90.

Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale, d'exécuter aucun ouvrage, de faire aucune plantation, d'opérer aucune fouille ou extraction quelconque et de faire aucun dépôt dans le lit des voies navigables, sur les berges et autres dépendances.

Des dépôts de marchandises peuvent, temporairement et pour courte durée, être tolérés sur les dépendances des voies navigables, moyennant une autorisation en due forme et limitative délivrée par l'ingénieur en chef directeur du ressort.

Dans tous les cas, il est interdit d'embarrasser les quais et rivages de toute entrave quelconque pour la circulation dans l'espace réservé au halage et au marchepied.

Art. 91.

Il est défendu :

1° De détourner directement ou indirectement l'eau des voies navigables et des canaux qui sont en libre communication avec elles;

2° De dégrader ou d'endommager d'une manière quelconque le lit des voies navigables ou leurs dépendances;

3° De jeter, laisser flotter ou couler dans le lit des voies navigables, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux; aucune matière qui puisse altérer celles-ci;

4° D'entraver d'une manière quelconque la circulation sur les chemins de halage, digues ou francs-bords, et d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes électriques, aux bornes kilométriques, etc.

Art. 92.

Les pêcheurs ne peuvent en rien gêner la navigation; leur pêche terminée, ils doivent enlever les pieux et piquets auxquels étaient fixés les filets.

Art. 93.

A moins d'être muni d'une autorisation du Ministre des Travaux publics, il est interdit :

1° de circuler avec des chevaux autres que ceux exerçant le halage ou avec des voitures sur les digues et chemins de halage qui ne constituent pas des chemins publics;

2° de laisser circuler ou paître aucune espèce de bétail sur les dépendances des voies navigables.

Les chevaux et bestiaux trouvés sans conducteur sont mis en fourrière aux frais des délinquants.

Les interdictions de cet article ne s'appliquent pas aux riverains des rivières navigables qui conservent, sur leurs biens, tous les droits compatibles avec la servitude de halage et de marchepied.

(...) (AR 07-09-1950, art. 2, §16)

Les bicycles, avec ou sans moteur, se trouvant dans les conditions prévues à l'arrêté royal du 1^{er} février 1934, portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation, sont admis à circuler sur les dépendances des voies navigables administrées par l'Etat, moyennant les conditions suivantes :

1° Les vélocipédistes et motocyclistes doivent se conformer aux prescriptions des règlements applicables aux voies navigables dont il s'agit;

2° Les luttres de vitesse sont interdites;

3° La vitesse de marche des véhicules ne peut dépasser 30 kilomètres à l'heure en rase campagne. Dans les agglomérations, au croisement des chemins, sur les terre-pleins des écluses ainsi qu'aux abords des courbes où la vue est entravée, la vitesse est limitée à 10 kilomètres à l'heure;

4° En s'approchant des hommes et des attelages servant au halage des bateaux, le vélocipédiste et le motocycliste doivent s'écarter de manière à ne pas gêner en aucune façon la marche des haleurs ou des attelages; au besoin, ils doivent descendre de leur véhicule; en tout cas, à 50 mètres au moins des attelages, la vitesse du véhicule ne peut excéder 10 kilomètres à l'heure et cette allure doit être conservée par le motocycliste jusqu'à 20 mètres au delà de l'attelage;

5° Dans le voisinage des attelages, il est strictement défendu de faire usage de l'échappement du moteur, du cornet, de la trompe ou de tout autre engin de nature à effrayer les chevaux;

6° L'autorisation de circuler n'est donnée qu'au point de vue de la police à exercer par l'Etat sur les dépendances des voies navigables; elle ne porte donc aucun préjudice aux droits des tiers propriétaires de terrains assujettis à la servitude de halage.

Art. 94.

(AR 11-09-1936, art. 1) Il est défendu de passer sur les ponts mobiles avant leur fermeture et leur calage complets; d'y stationner et de franchir, sans l'autorisation des pontiers, les obstacles qui interdisent l'approche de ces ponts.

Art. 95.

Il est défendu de circuler sur les ouvrages d'art non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des préposés à leur garde.

Art. 96.

Lorsque les voies navigables commencent à charrier des glaces ou menacent de déborder, tous objets susceptibles d'être entraînés ou de causer des accidents sont immédiatement enlevés des dépendances de ces voies par les riverains intéressés, faute de quoi ceux-ci assument toute responsabilité.

Art. 97.

Il est défendu de continuer à user d'une prise d'eau à une voie navigable dont le niveau est descendu au-dessous de la hauteur réglementaire fixée pour la navigation.

Les ouvrages de prise d'eau sont entretenus en bon état; les vannes doivent être bien étanches et leur manoeuvre doit être faite conformément aux ordres des agents de la navigation, en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Art. 98.

(abrogé) (AR 22-12-1951, art. 1)

Art. 99.

L'arrêté royal du 23 octobre 1865 sur la police des lavoirs est maintenu.

Titre IV

PENALITES, MESURES D'OFFICE, PROCES-VERBAUX, DEFINITIONS.

Art. 100.

Toute infraction au présent règlement ou aux règlements particuliers qui le complètent (ou du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures), tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, toute fraude ou tentative de fraude des droits de navigation, sont punis des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818, amendé par l'article 1^{er} de la loi du 5 juin 1934. (AR 2006-09-24/36, art. 6, 016; ED : 01-01-2007)

Aux termes de l'article 1384 du Code civil, le père et la mère sont responsables des infractions commises par leurs enfants mineurs; les patrons, de celles commises par leurs ouvriers et par les hommes de l'équipage.

Art. 101.

Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement (, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures) et des règlements particuliers : (AR 2006-09-24/36, art. 7, 016; ED : 01-01-2007)

1° (Les ingénieurs et conducteurs chargés du service de la navigation ou de la direction et la surveillance des chantiers ouverts sur les voies navigables ou leurs dépendances, les agents préposés à la manoeuvre ou à la surveillance des ponts, écluses, déversoirs, etc., ou à la garde et à la police des voies navigables, ainsi que le personnel de l'Office de la navigation et du "Dienst voor de Scheepvaart" spécialement désigné à cet effet.) (AR 15-09-1978, art. 2)

2° Le contrôleur et les agents spécialement attaches au service de la perception des droits de navigation;

3° (Les agents chargés du contrôle de la navigation) et de l'administration du pilotage; (AR 1999-05-03 /88, art. 6, 008; ED: 01-04-1999)

4° La gendarmerie nationale;

5° Les fonctionnaires chargés de la police communale des localités riveraines des voies navigables.

Art. 102.

(AR 22-12-1951, art. 2) Lorsqu'un bateau est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du régime de la rivière, l'ingénieur en chef directeur et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie navigable est autorisé à prescrire aux patrons les mesures qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.

Les patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés. Faute de ce faire ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office et à leurs frais.

L'état de ces frais est vérifié et arrêté par l'ingénieur en chef directeur du ressort.

Art. 102 bis .

(Abrogé) (AR 2006-09-24/36, art. 5, 28°, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 103.

Toute contravention au présent règlement (, au Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures) et aux règlements particuliers est constaté par procès-verbal ou par tous autres moyens légaux. (AR 2006-09-24/36, art. 8, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 104.

Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte pour l'exécution du présent règlement (, du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures) et des règlements particuliers. (AR 2006-09-24/36, art. 9, 016; ED : 01-01-2007)

Art. 105.

Il peut être appelé à l'ingénieur en chef directeur du ressort des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance des voies navigables, et au Ministre des Travaux publics des décisions de cet ingénieur en chef directeur, sans préjudice toutefois de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

Art. 106.

Les éclusiers sont pourvus d'un registre sur lequel les patrons ont le droit d'inscrire leurs réclamations concernant le service de la voie navigable.

Art. 107.

(AR 07-09-1950, art. 2, §17) Le présent règlement et les règlements particuliers, sauf disposition contraire de ceux-ci désignent :

1° Du nom " bateau " tout navire, vaisseau, bâtiment, embarcation en usage sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux;

2° Du nom " patron " tout commandant, capitaine, batelier et, en général, toute personne qui a l'autorité à bord ou qui est chargée de la conduite du bateau;

3° Par les expressions : " agents de l'administration ", " agents de la navigation " et " préposés à la surveillance de la voie navigable " les fonctionnaires et agents énumérés à l'article 101, 1° et 2°.

Art. 108.

(AR 07-09-1950, art. 2, §18) Le présent règlement est applicable, sous réserve des dispositions dérogatoires des règlements particuliers, à toutes les voies navigables actuelles du Royaume, à l'exception :

1° Du canal maritime de Bruxelles au Rupel;

2° De l'Escaut maritime inférieur (en aval de l'origine amont de la rade d'Anvers);

3° De la partie belge des sections mitoyennes de la Meuse;

(4° du canal de Gand à Terneuzen.) (AR 2006-09-24/36, art. 10, 016; ED : 01-01-2007)

(Toutefois, seuls les articles 5, 7 à 10, 30, 40, 47bis, 49, 1) à 3), 50, 51, 67 à 91, 93 à 95, 103 et 109 sont applicables au canal de Gand à Terneuzen.) (AR, 1992-09-23/36, art. 55, 003; ED : 01-11-1992)

Art. 108 bis .

(Inséré par AR 2006-09-24/36, art. 11; ED : 01-01-2007) En dérogation à l'article 108 du présent arrêté, les dispositions du présent arrêté ne sont applicables qu'aux eaux intérieures tombant dans le champ d'application du Règlement général de Police pour la Navigation sur les Eaux intérieures, dans la mesure où ils n'y sont pas contraires.

Art. 109.

(AR 05-05-1975, art. 3) Toute personne ayant contrevenu aux dispositions relatives aux droits de navigation est passible d'une amende, à payer en même temps que le droit éludé, égale à dix fois celui-ci, sans qu'elle puisse être inférieure à 200 francs.

Le propriétaire ou le locataire du bâtiment, selon le cas, est civilement responsable du paiement du droit éludé, ainsi que de l'amende et des intérêts de retard.

Les procès-verbaux dressés par les préposés de l'Etat pour constater la contravention font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les poursuites en recouvrement des droits, intérêts, amendes et frais qui n'auraient pu être perçus par le service de perception des droits de navigation de l'Etat - Ministère des Travaux publics - sont exercées par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, de la manière prévue en matière domaniale.

Le Ministre chargé de la perception des droits de navigation décide de la réduction ou de la remise des amendes encourues.