

nouveaux » comprennent les obstructions naturelles telles que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine tels que les épaves.

#### 7.2. Signalisation des dangers nouveaux.

- 7.2.1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le service responsable estime que le danger est particulièrement grave, au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.
- 7.2.2. Les feux de toutes les marques employés pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant approprié, latéral ou cardinal.
- 7.2.3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.
- 7.2.4. Une marque mise en place en double peut porter une balise radar, codée suivant la lettre « D » et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.
- 7.2.5. La marque mise en place en double peut être enlevée lorsque l'autorité responsable estime que l'information de l'existence du nouveau danger a été suffisamment diffusée.

(a) Lorsque pour des raisons exceptionnelles, une autorité estime que la couleur verte n'est pas satisfaisante, la couleur noire peut être utilisée.

(b) Le voyant constitué de deux cônes est le caractère distinctif le plus important des marques cardinales de jour. Il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque cône étant nettement séparé de l'autre.

(c) Scintillant rapide: feu scintillant à la cadence de 120 à 100 scintillements par minute.

(d) Scintillant: feu scintillant à la cadence de 60 à 50 scintillements par minute.

(e) Eclat long: un feu d'une durée de lumière de 2 secondes au moins.

(f) Le voyant constitué de deux sphères superposées est le caractère la plus importante de jour de toute marque de danger isolé; il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque sphère étant nettement séparée de l'autre.

**Art. 2.** Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 juin 1987.

**BAUDOIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,  
**H. DE CROO**

gevaren, zoals zandbanken en rotsen ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.

#### 7.2. Het markeren van nieuwe gevaren.

- 7.2.1. Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig deze regels gemarkeerd te worden. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is, dan dient ten minste één van de merken ten spoedigste in dubbele uitvoering toegepast te worden.
- 7.2.2. Elke voor dit doel gebruikte lichtboei dient met een geschikt kardinaal of lateraal snelflikkerlicht of flikkerlicht te zijn uitgerust.
- 7.2.3. Van elk dubbel uitgevoerd merk dienen beide eenheden identiek aan elkaar te zijn.
- 7.2.4. Het tweede merk kan met een racon worden uitgerust, gevende codeletter « D », als morse-sigitaal op het radarscherm, met een lengte van 1 zeemijl.
- 7.2.5. Het tweede merk mag worden verwijderd als de betrokken overheid overtuigd is dat de informatie betreffende het nieuw gevaar voldoende bekendgemaakt is.

(a) Indien om uitzonderlijke redenen, de verantwoordelijke overheid van mening is dat de groene kleur niet voldoet, mag de zwarte kleur toegepast worden.

(b) Het uit twee kegels bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de cardinale markering en dient waar dit uitvoerbaar is, aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de kegels.

(c) Snel flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 120 tot 100 flikkeringen per minuut.

(d) Flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 60 tot 50 flikkeringen per minuut.

(e) Lange schitter, d.i. een licht met een flitsduur van niet minder dan 2 seconden.

(f) Het uit twee bollen bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de losliggende gevaarmarkeringen en dient, waar dit uitvoerbaar is, aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de bollen.

**Art. 2.** Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 juni 1987.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,  
**H. DE CROO**

F. 87 — 1289

**4 JUNI 1987. — Arrêté royal portant remplacement de l'annexe 5 de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge**

**BAUDOIN, Roi des Belges,**

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 4;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence de mettre l'annexe 5 de l'arrêté royal du 4 août 1981 en concordance avec la circulaire O.M.I. SN/105 du 15 juin 1981 approuvant le système de balisage adopté à la conférence A.I.S.M. de 1980 à Tokio, en conséquence de la signature par la Belgique à Paris le 15 avril 1982 de l'accord sur le système de balisage maritime de l'A.I.S.M., en application depuis cette date;

N. 87 — 1289

**4 JUNI 1987. — Koninklijk besluit houdende vervanging van bijlage 5 bij het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust**

**BOUDEWIJN, Koning der Belgen,**

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 4;

Gelet op de wetten op de Raad van State gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid bijlage 5 bij het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 in overeenstemming te brengen met de I.M.O.-circulaire SN/105 d.d. 15 juni 1981, waarbij het betonningsstelsel aangenomen op de I.A.L.A.-conferentie van 1980 te Tokio aanvaard werd, aangezien België op 15 april 1982 te Parijs de overeenkomst betreffende het I.A.L.A. maritiem bebakeningssysteem heeft ondertekend en vanaf dan ook toepast;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1<sup>er</sup>. L'annexe 5 de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, est remplacée par le texte suivant :

#### Système de balisage A.I.S.M. (région « A »)

##### 1. Généralités.

###### 1.1. Champ d'application.

Le présent système s'applique (à l'exception des phares, feux à secteurs, feux d'alignements, bateaux-feux et bouées géantes) à toutes les marques fixes et flottantes servant à indiquer :

- 1.1.1. Les limites latérales des chenaux navigables.
- 1.1.2. Les dangers naturels et toutes autres obstructions telles que les épaves.
- 1.1.3. Les autres zones ou configurations remarquables importantes pour le navigateur.
- 1.1.4. Les dangers nouveaux.

###### 1.2. Catégories de marques.

Le système de balisage comprend cinq catégories de marques dont toute combinaison peut être employée :

- 1.2.1. Les marques latérales dont l'emploi est lié à l'existence d'un sens conventionnel de balisage, généralement utilisées pour des chenaux bien définis. Ces marques indiquent les côtés bâbord et tribord de la route à suivre.
- 1.2.2. Les marques cardinales dont l'emploi est lié au compas du navire, indiquant le quadrant dans lequel le navire peut trouver des eaux saines.
- 1.2.3. Les marques de danger isolé signalant des dangers isolés d'étendue limitée autour desquels les eaux sont saines.
- 1.2.4. Des marques d'eaux saines indiquant qu'autour d'une telle marque les eaux sont saines (par exemple, marque de milieu de chenal).
- 1.2.5. Des marques n'ayant pas pour but principal d'aider la navigation, mais indiquant une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques.

###### 1.3. Méthode employée pour caractériser les marques.

La signification d'une marque est déterminée par l'un au moins des caractères suivants :

- 1.3.1. de nuit : couleur et rythme du feu.
- 1.3.2. de jour : couleur, forme, voyant.

##### 2. Marques latérales.

###### 2.1. Définition du sens conventionnel de balisage.

Le sens conventionnel de balisage peut être défini, là où c'est nécessaire, de l'une des deux façons suivantes :

- 2.1.1. C'est le sens général que suit le navire venant de la haute mer lorsqu'il s'approche d'un port, d'une rivière, d'un estuaire ou d'une autre voie d'eau.
- 2.1.2. Dans les zones autres que les précédentes, c'est un sens défini par convention qu'il convient que les autorités responsables définissent en détail, après consultation des pays voisins. Il convient en principe que ce sens suive les contours des continents dans le sens des aiguilles d'une montre.  
Dans tous les cas, le sens conventionnel doit être indiqué dans les documents nautiques appropriés.

###### 2.2. Description des marques latérales.

###### 2.2.1. Bâbord.

- Couleur : rouge.
- Forme (bouée) : cylindrique ou espar.
- Voyant (le cas échéant) : un seul cylindre rouge.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - o couleur : rouge;
  - o rythme : quelconque.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Bijlage 5 bij het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement van de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, wordt door de volgende tekst vervangen :

#### IALA Betonningsstelsel (zone « A »)

##### 1. Algemeen.

###### 1.1. Toepassingsveld.

Het stelsel is van toepassing op alle vaste en drijvende markeringen (uitgezonderd vuurtorens, sectorlichten, geleidelichten, lichtschepen en grote navigatieboeien) ter aanduiding van :

- 1.1.1. De laterale begrenzing van vaarwaters.
- 1.1.2. Natuurlijke gevaren en andere obstructies, zoals wrakken.
- 1.1.3. Andere gebieden of zaken van belang voor de scheepvaart.

###### 1.1.4. Nieuwe gevaren.

###### 1.2. Markeringskenmerken.

Het betonningsstelsel voorziet in vijf soorten markeringen die in iedere samenstelling toegepast kunnen worden :

- 1.2.1. Laterale markeringen, die worden gebruikt in samenhang met een vastgestelde betonningsrichting. Zij worden in het algemeen aangewend in duidelijk begrensde vaarwaters. De markeringen geven de bakboord- en stuurboordzijde aan van de route die gevolgd moet worden.
- 1.2.2. Cardinale markeringen, die worden gebruikt in samenhang met het scheepskompas en aangeven waar zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.3. Losliggend gevaar markeringen, die afzonderlijke gevaren van geringe omvang aangeven, waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.
- 1.2.4. Veilig vaarwater markeringen, die aangeven dat rondom een positie veilig genavigeerd kan worden o.a. midvaarwaterboeien.
- 1.2.5. Bijzondere markeringen, die niet in de eerste plaats bestemd zijn voor navigatie, en een gebied of zaak aanduiden die in de nautische publikaties wordt genoemd.

###### 1.3. Markeringsmethoden.

De betekenis van de markering is afhankelijk van één of meer van de volgende kenmerken :

- 1.3.1. 's nachts : kleur en karakter van het licht.
- 1.3.2. overdag : kleur, vorm en topteken.

##### 2. Laterale markeringen.

###### 2.1. Definitie van vastgestelde betonningsrichting.

De betonningsrichting wordt aan de hand van één van de twee volgende richtlijnen vastgesteld :

- 2.1.1. De gebruikelijke aanlooprichting vanuit zee naar een haven, rivier, riviermonding of ander vaarwater.
- 2.1.2. In andere gebieden wordt de betonningsrichting in detail vastgelegd door de verantwoordelijke autoriteit in overleg met de natuurlanden. In principe dient de betonningsrichting om de continenten te lopen in de richting van de wijzers van het uurwerk.  
In ieder geval dient de overeengekomen betonningsrichting bekend gesteld te worden in daartoe bestemde nautische publikaties.

###### 2.2. Beschrijving van de laterale betonning.

###### 2.2.1. Bakboordzijde.

- Kleur : rood.
- Vorm van de boei : stomp of spar.
- Topteken (indien aanwezig) : enkele rode cilinder.
- Licht (indien aanwezig) :
  - o kleur : rood;
  - o karakter : naar keuze.

## 2.2.2. Tribord.

- Couleur : verte (a).
- Forme (bouées) : conique ou espar.
- Voyant (le cas échéant) : un seul cône vert (a), pointe en haut.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : verte;
  - rythme : quelconque.

2.2.3. Lorsque les marques de bâbord ou de tribord ne sont par identifiables, d'après leur forme cylindrique ou conique, elles doivent, lorsque cela est possible, être dotées du voyant approprié.

## 2.2.4. Numérotation ou lettres.

Si des marques de rives de chenal sont numérotées ou portent des lettres, la succession des chiffres ou des lettres suit le sens conventionnel de balisage.

## 3. Marques cardinales.

## 3.1. Définition des quadrants et marques cardinales.

3.1.1. Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud, Ouest) sont limités par les relèvements vrais NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO, dont l'origine est le point à marquer.

3.1.2. Une marque cardinale reçoit le nom du quadrant dans lequel elle est placée.

3.1.3. Le nom d'une marque cardinale indique qu'il convient de passer dans le quadrant portant ce nom.

## 3.2. Utilisation des marques cardinales.

Une marque cardinale peut être utilisée, par exemple :

3.2.1. Pour indiquer que les eaux les plus profondes se trouvent dans le quadrant portant le nom de la marque.

3.2.2. Pour indiquer de quel côté d'un danger se trouvent les eaux saines.

3.2.3. Pour attirer l'attention sur une configuration particulière d'un chenal, comme un coude, une jonction, une bifurcation ou l'extrémité d'un banc.

## 3.3. Description des marques cardinales.

## 3.3.1. Marque de quadrant Nord.

- Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, pointes en haut.
- Couleur : noire au-dessus du jaune.
- Forme : charpente ou espar.
- Feu : (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : scintillant rapide (c) ou scintillant (d).

## 3.3.2. Marque de quadrant Est.

- Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, opposés par la base.
- Couleur : noire avec une seule large bande horizontale jaune.
- Forme : charpente ou espar.
- Feu : (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : scintillant rapide (c) (3) toutes les 5 secondes ou scintillant (d) (3) toutes les 10 secondes.

## 3.3.3. Marque de quadrant Sud.

- Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, pointes en bas.
- Couleur : jaune au-dessus de noir.
- Forme : charpente ou espar.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : scintillant rapide (c) (6) + éclat long (e) toutes les 10 secondes ou scintillant (d) (6) + éclat long (e) toutes les 15 secondes.

## 3.3.4. Marque de quadrant Ouest.

- Voyant (b) : deux cônes noirs superposés, opposés par la pointe.
- Couleur : jaune avec une seule large bande horizontale noire.
- Forme : charpente ou espar.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : scintillant rapide (c) (9) toutes les 10 secondes ou scintillant (d) (9) toutes les 15 secondes.

## 2.2.2. Stuurboordzijde.

- Couleur : groen (a).
- Vorm van de boei : spits of spar.
- Topteken (indien aanwezig) : enkele groene kegel (a) met de punt naar boven.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : groen;
  - karakter : naar keuze.

2.2.3. Indien bakboords- of stuurboordsmerken niet voldoen aan de stompe of spitsse identificatievorm, dienen deze, waar dit uitvoerbaar is, voorzien te zijn van het desbetreffend topteken.

## 2.2.4. Cijfers of lettertekens.

Indien de merken, gelegen aan de zijanten van een vaarwater of route, worden genummerd of van een letter voorzien, dient dit in de vastgestelde betonningsrichting te gebeuren.

## 3. Kardinale markeringen.

## 3.1. Definities van cardinale kwadranten en merken.

3.1.1. De vier kwadranten (Noord, Oost, Zuid en West) worden begrensd door de ware peilingslijnen NW-NE, NE-SE, SE-SW en SW-NW, die vanuit het gevaar getrokken kunnen worden.

3.1.2. Het cardinale merk wordt genoemd naar het kwadrant waarin dit is geplaatst.

3.1.3. De benaming van het cardinale merk duidt de zijde aan waarlangs het gepasseerd moet worden.

## 3.2. Gebruik van cardinale merken.

Een kardinaal merk kan gebruikt worden :

3.2.1. Om aan te geven dat het diepste water in dat gebied zich bevindt aan de genoemde zijde van het merk.

3.2.2. Om de veilige zijde waarlangs een gevaar gepasseerd moet worden, aan te geven.

3.2.3. Om de aandacht te vestigen op een bijzonderheid in het vaarwater zoals een bocht, een samenvloeiing, een splitsing of de begrenzing van een ondiepte.

## 3.3. Beschrijving van de cardinale betoning.

## 3.3.1. Noord kardinaal merk.

- Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar boven wijzen.
- Couleur : bovenste helft zwart, onderste helft geel.
- Vorm : torenboei of spar.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : snel flikkerlicht (c) of flikkerlicht (d).

## 3.3.2. Oost kardinaal merk.

- Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met bases naar elkaar toe gericht.
- Couleur : zwart met één brede gele horizontale band.
- Vorm : torenboei of spar.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : snel flikkerlicht (c) (3) elke 5 seconden of flikkerlicht (d) (3) elke 10 seconden.

## 3.3.3. Zuid kardinaal merk.

- Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels waarvan de punten naar beneden wijzen.
- Couleur : geel boven zwart.
- Vorm : torenboei of spar.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : snel flikkerlicht (c) (6) + lange schitter (e) elke 10 seconden of flikkerlicht (d) (6) + lange schitter (e) elke 15 seconden.

## 3.3.4. West kardinaal merk.

- Topteken (b) : twee boven elkaar geplaatste zwarte kegels met de punten naar elkaar toe gericht.
- Couleur : geel met één brede zwarte horizontale band.
- Vorm : torenboei of spar.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : snel flikkerlicht (c) (9) elke 10 seconden of flikkerlicht (d) (9) elke 15 seconden.

## 4. Marques de danger isolées.

## 4.1. Définition des marques de danger isolé.

Une marque de danger isolé est une marque érigée sur un danger isolé entouré d'eau saine ou mouillée à l'endroit d'un tel danger.

## 4.2. Description des marques de danger isolé.

- Voyant (f) : deux sphères noires superposées.
- Couleur : noire avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges.
- Forme : charpente ou espar.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : à deux éclats groupés.

## 5. Marques d'eaux saines.

## 5.1. Définition des marques d'eaux saines.

Les marques d'eaux saines servent à indiquer qu'il existe des eaux saines tout autour de la marque. Ces marques comprennent les marques définissant les axes des chenaux et les milieux du chenal. Elles peuvent aussi être utilisées pour indiquer un atterrissage si celui-ci n'est pas indiqué par une marque cardinale ou latérale.

## 5.2. Description des marques d'eaux saines.

- Couleur : bandes verticales rouges et blanches.
- Forme : sphérique, charpente avec un voyant sphérique ou espar.
- Voyant (le cas échéant) : une seule sphère rouge.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : blanche;
  - rythme : isophasé, à oscillations, ou à éclat long toutes les 10 secondes, ou correspondant au signe morse « A ».

## 6. Marques spéciales.

## 6.1. Définition des marques spéciales.

Ces marques n'ont pas pour but principalement d'aider la navigation mais elles indiquent une zone ou une configuration remarquable mentionnée dans les documents nautiques appropriés. Ce sont par exemple, des :

- 6.1.1. Marques des stations d'acquisition de données océaniques (SADO).
- 6.1.2. Marques indiquant les dispositifs de séparation du trafic là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion.
- 6.1.3. Marques indiquant les dépôts de matériaux.
- 6.1.4. Marques indiquant des zones utilisées pour les exercices militaires.
- 6.1.5. Marques indiquant la présence de câbles ou d'oléoducs.
- 6.1.6. Marques indiquant des zones réservées à la plaisance.
- 6.1.7. Marques indiquant des zones réservées à la pêche.
- 6.1.8. Marques indiquant des zones réservées au mouillage.
- 6.1.9. Marques indiquant des zones réservées à des travaux hydrauliques.

## 6.2. Description des marques spéciales.

- Couleur : jaune.
- Forme : au choix mais ne prêtant pas à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation.
- Voyant (le cas échéant) : un seul voyant en forme de « X », jaune.
- Feu (lorsque la marque en est dotée) :
  - couleur : jaune;
  - rythme : quelconque, autre que ceux décrits dans les sections 3, 4 et 5.

## 6.3. Autres marques spéciales.

Des marques spéciales autres que celles énumérées au 6.1. et décrites au 6.2. peuvent être mises en place par l'administration responsable afin de faire face à des circonstances exceptionnelles. Ces marques ne devront pas prêter à confusion avec les marques donnant des informations relatives à la navigation et devront être mentionnées dans les documents nautiques appropriés et portées à la connaissance de l'AISM aussitôt que possible.

## 7. Dangers nouveaux.

## 7.1. Définition des dangers nouveaux.

L'expression « dangers nouveaux » est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les « dangers

## 4. Losliggende gevaarmarkeringen.

## 4.1. Definitie van de markeringen van een losliggend gevaar.

Een markering van een losliggend gevaar is een merk dat is geplaatst op of bevestigd aan een gevaar waaromheen zich bevaarbaar water bevindt.

## 4.2. Beschrijving van de markeringen van een losliggend gevaar.

- Topteken (f) : twee boven elkaar geplaatste zwarte bollen.
- Kleur : zwart met één of meer brede rode horizontale banden.
- Vorm : torenboei of spar.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : groep van twee schitteringen.

## 5. Veilig vaarwater markeringen.

## 5.1. Definitie van de markeringen van veilig vaarwater.

De markering van veilig vaarwater duidt aan dat zich rond het merk bevaarbaar water bevindt. Hieronder begrepen zijn de merken die een aslijn of het midden van het vaarwater aanduiden. Het merk kan eveneens dienen als alternatief voor een kardinaal dan wel een lateraal merk, waarmee een verkenning- of aanlooppositie wordt aangeduid.

## 5.2. Beschrijving van de veilig vaarwater betoning.

- Kleur : rode en witte verticale strepen.
- Vorm : bolton, torenboei met bolvormig topteken of spar.
- Topteken (indien aanwezig) : één rode bol.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : wit;
  - karakter : isofaas, of onderbroken of lang schitterlicht elke 10 seconden, of overeenkomend met morsetekens « A ».

## 6. Bijzondere markeringen.

## 6.1. Definitie van bijzondere markeringen.

Markeringen welke niet in de eerste plaats bestemd zijn voor de navigatie, maar die een bepaald gebied of bepaalde zaak aanduiden, waarnaar wordt verwezen in de gebruikelijke nautische publikaties, o.a. :

- 6.1.1. Betoning ter markering van meetapparatuur (ODAS).
- 6.1.2. Betoning ter markering van verkeersscheidingsstelsels, indien het gebruik van gewone routemarkeringen verwarring kan stichten.
- 6.1.3. Betoning ter markering van stortplaatsen.
- 6.1.4. Betoning ter markering van militaire oefengebieden.
- 6.1.5. Betoning ter markering van kabels en pijpleidingen.
- 6.1.6. Betoning ter markering van recreatiegebieden.
- 6.1.7. Betoning ter markering van vissergebieden.
- 6.1.8. Betoning ter markering van ankergebieden.
- 6.1.9. Betoning ter markering van waterbouwkundige werken.

## 6.2. Beschrijving van de bijzondere betoning.

- Kleur : geel.
- Vorm : naar keuze, maar niet leidend tot verwarring met markeringen welke inlichtingen geven betreffende de scheepvaart.
- Topteken (indien aanwezig) : enkel geel, X-vormig.
- Licht (indien aanwezig) :
  - kleur : geel;
  - karakter : naar keuze, uitgezonderd die omschreven in 3, 4 en 5.

## 6.3. Andere bijzondere markeringen.

Bijzondere markeringen andere dan genoemd in 6.1. en omschreven in 6.2. mogen worden uitgelegd door de verantwoordelijke overheid om in buitengewone omstandigheden te voorzien. Deze markeringen mogen niet leiden tot verwarring met markeringen welke inlichtingen geven betreffende de scheepvaart en dienen bekend gesteld te worden in de gebruikelijke nautische publikaties en zo spoedig mogelijk onder aandacht van I.A.L.A. te worden gebracht.

## 7. Nieuwe gevaren.

## 7.1. Definitie van nieuwe gevaren.

De term « nieuwe gevaren » wordt gebruikt als omschrijving van nieuw ontdekte gevaren die nog niet in de nautische publikaties zijn opgenomen. De term omvat, naast natuurlijke

nouveaux » comprennent les obstructions naturelles telles que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine tels que les épaves.

## 7.2. Signalisation des dangers nouveaux.

7.2.1. Les dangers nouveaux sont balisés conformément aux présentes règles. Si le service responsable estime que le danger est particulièrement grave, au moins une des marques utilisées est doublée aussitôt que possible.

7.2.2. Les feux de toutes les marques employées pour un tel balisage présentent le rythme scintillant rapide ou scintillant approprié, latéral ou cardinal.

7.2.3. La marque mise en place en double est en tous points identique à la marque avec laquelle elle est couplée.

7.2.4. Une marque mise en place en double peut porter une balise radar, codée suivant la lettre « D » et montrant un signal d'une longueur de 1 mille marin sur l'écran radar.

7.2.5. La marque mise en place en double peut être enlevée lorsque l'autorité responsable estime que l'information de l'existence du nouveau danger a été suffisamment diffusée.

(a) Lorsque pour des raisons exceptionnelles, une autorité estime que la couleur verte n'est pas satisfaisante, la couleur noire peut être utilisée.

(b) Le voyant constitué de deux cônes est le caractère distinctif le plus important des marques cardinales de jour. Il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque cône étant nettement séparé de l'autre.

(c) Scintillant rapide: feu scintillant à la cadence de 120 à 100 scintillements par minute.

(d) Scintillant: feu scintillant à la cadence de 60 à 50 scintillements par minute.

(e) Eclat long: un feu d'une durée de lumière de 2 secondes au moins.

(f) Le voyant constitué de deux sphères superposées est la caractéristique la plus importante de jour de toute marque de danger isolé; il convient que ce voyant soit utilisé partout où l'on peut et qu'il soit aussi grand que possible, chaque sphère étant nettement séparée de l'autre.

**Art. 2.** Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 juin 1987.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,  
H. DE CROO

Le Ministre des Travaux publics,  
L. OLIVIER

gevaren, zoals zandbanken en rotsen ook door de mens veroorzaakte gevaren, zoals wrakken.

## 7.2. Het markeren van nieuwe gevaren.

7.2.1. Nieuwe gevaren dienen overeenkomstig deze regels gemarkeerd te worden. Indien de verantwoordelijke autoriteit meent dat het nieuwe gevaar bijzonder ernstig is, dan dient ten minste één van de merken ten spoedigste in dubbele uitvoering toegepast te worden.

7.2.2. Elke voor dit doel gebruikte lichtboei dient met een geschikt kardinaal of lateraal snelflikkerlicht of flikkerlicht te zijn uitgerust.

7.2.3. Van elk dubbel uitgevoerd merk dienen beide eenheden identiek aan elkaar te zijn.

7.2.4. Het tweede merk kan met een racon worden uitgerust, gevende codeletter « D », als morse-sigitaal op het radarscherm, met een lengte van 1 zeemijl.

7.2.5. Het tweede merk mag worden verwijderd als de betrokken overheid overtuigd is dat de informatie betreffende het nieuw gevaar voldoende bekendgemaakt is.

(a) indien om uitzonderlijke redenen, de verantwoordelijke overheid van mening is dat de groene kleur niet voldoet, mag de zwarte kleur toegepast worden.

(b) Het uit twee kegels bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de cardinale markering en dient waar dit uitvoerbaar is, aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de kegels.

(c) Snel flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 120 tot 100 flikkeringen per minuut.

(d) Flikkerlicht, d.i. een licht dat lichtflikkeringen toont met een frekwentie van 60 tot 50 flikkeringen per minuut.

(e) Lange schitter, d.i. een licht met een flitsduur van niet minder dan 2 seconden.

(f) Het uit twee bollen bestaande topteken is overdag het meest belangrijke kenmerk van de losliggende gevaarmarkeringen en dient, waar dit uitvoerbaar is, aangebracht te worden en zo groot mogelijk te zijn met een duidelijke ruimte tussen de bollen.

**Art. 2.** Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 juni 1987.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,  
H. DE CROO

De Minister van Openbare Werken,  
L. OLIVIER

F. 87 — 1290

**4 JUNI 1987. — Arrêté royal portant remplacement de l'annexe de l'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur**

**BAUDOUIN, Roi des Belges,**

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 4;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence de mettre l'annexe de l'arrêté royal du 3 septembre 1981 en concordance avec la circulaire O.M.I. SN/105 du 15 juin 1981 approuvant le système de balisage adopté à la conférence A.I.S.M. de 1980 à Tokio, en conséquence de la signature par la Belgique à Paris, le 15 avril 1982, de l'accord sur le système de balisage maritime de l'A.I.S.M., en application depuis cette date;

N. 87 — 1290

**4 JUNI 1987. — Koninklijk besluit houdende vervanging van de bijlage bij het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde**

**BOUDEWIJN, Koning der Belgen,**

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 4;

Gelet op de wetten op de Raad van State gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid de bijlage bij het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde in overeenstemming te brengen met de I.M.O. circulaire SN/105 d.d. 15 juni 1981, waarbij het betonningsstelsel aangenomen op de I.A.L.A. conferentie van 1980 te Tokio aanvaard werd, aangezien België op 15 april 1982 te Parijs de overeenkomst betreffende het I.A.L.A. maritiem bebakeningssysteem heeft ondertekend en vanaf dan ook toepast;