



*Service public fédéral
Mobilité et Transports
Transport maritime*

Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, ports et plages du littoral belge

(ARRÊTÉ ROYAL DU 4 AOÛT 1981)

Chapitre I. Dispositions générales	2
Section 1. Champ d'application.....	2
Section 2. Définitions	3
Chapitre II. Règles de navigation	4
Section 1. Dispositions générales	4
Section 2. Mouvements de navigation	5
Section 3. Feux, marques et signaux.....	6
A. Bâtiments	6
B. Ouvrages d'art fixes	8
C. Épaves et bâtiments coulés bas	8
Section 4. Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments	8
Chapitre III. Dispositions relatives aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes.....	9
Chapitre IV. Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral Belge.....	11
Chapitre V. Mesures prises par l'autorité	13
Chapitre VI. Dispositions diverses	14
A. Navigation de plaisance et pêche riveraine.....	14
B. Autres activités.....	16
Chapitre VII. Dispositions finales	16
Annexe 1 (art. 15 , § 1er).....	18
Annexe 2 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 3 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 4 (art. 15 , § 2).....	19
Annexe 5.....	20
Annexe 6.....	20
Annexe 7.....	23

Chapitre I. Dispositions générales

Section 1. Champ d'application

Art. 1er.

Le présent règlement est applicable dans la mer territoriale belge, dans les ports et sur les plages du littoral belge.

Art. 2.

§ 1er. On entend dans le présent règlement par "mer territoriale belge" les eaux situées en deçà de la ligne fictive qui s'étend parallèlement le long de la côte belge à 12 milles marins (22.224 m) de la laisse de basse mer de cette côte ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de 12 milles marins de cette laisse de basse mer, ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

§ 2. On entend dans le présent règlement par "ports du littoral belge":

1° En ce qui concerne le port d'Ostende: les eaux du port d'Ostende qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal à la jetée d'aval de l'écluse des bassins de Commerce, d'une part, et aux jetées d'aval des écluses de Slijkens, à l'écluse de l'ancien bassin de chasse et à la jetée d'aval de l'écluse du bassin à flot du port de pêche et du bassin de la Marine, d'autre part, y compris les eaux du bassin Montgomery jusqu'à l'écluse Mercator et du bassin à marée du port de pêche;

2° En ce qui concerne le port de Zeebrugge: les eaux du port de Zeebrugge qui s'étendent de la ligne droite fictive reliant les points extrêmes, du côté de la mer, des môles aux jetées d'aval des écluses, y compris le port de pêche, le port de plaisance et le bassin de la Force Navale belge ainsi que les bancs de chantier et de carénage dudit port de pêche;

- 3° En ce qui concerne le port de Nieuport: les eaux du port de Nieuport qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal aux jetées d'aval des écluses de l'arrière-port, y compris tous les bassins qui y sont reliés;
- 4° En ce qui concerne le port de Blankenberge: les eaux du port de Blankenberge qui s'étendent de l'extrémité, en mer, des musoirs des estacades du chenal au mur du quai Est du bassin d'échouage y compris le nouveau port de plaisance.
- § 3. On entend dans le présent règlement par "les plages du littoral belge": la partie du littoral belge comprise entre la laisse de basse mer visée au § 1er et la laisse de haute mer.

Section 2. Définitions

Art. 3.

On entend dans le présent règlement par:

- 1° Bâtiment: tout engin flottant ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport ou de déplacement sur l'eau;
- 2° Navire: tout bâtiment naviguant habituellement en mer ou y étant destiné;
- 3° Navire de grandes dimensions: navire qui, en raison de sa longueur ou de son tirant d'eau par rapport à l'état du chenal, est considéré comme tel par la Service du pilotage, conformément aux normes fixées par ce service et communiquées officiellement aux navigants (avis aux navigateurs n° 1 – en abrégé A.A.N. n° 1).
- 4° Bateau d'intérieur: tout bâtiment naviguant habituellement dans les eaux intérieures ou y étant destiné;
- 5° Bâtiment de plaisance: le bâtiment qui, soit à titre gratuit, soit à titre onéreux et sous quelque forme que ce soit, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance;
- 6° Capitaine ou patron: toute personne qui est chargée du commandement du bâtiment ou qui le prend en fait, ainsi que toute personne qui le remplace;
- 7° Fonctionnaires ou agents de l'autorité: les personnes indiquées à [l'article 38](#);
- 8° Convention: la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, approuvée par la loi du 24 novembre 1975;
- 9° Règle: l'une des règles du règlement international annexé à la Convention visée au 8°;
- 10° Feu brillant: un feu qui est, dans les conditions atmosphériques normales, visible à une distance d'au moins 2 milles marins (3 704 m).
- 11° exploitants: les armateurs, affrêteurs, gérants ou agents d'un navire, en ce compris le capitaine;
- 12° navire transportant certaines matières dangereuses ou polluantes: tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers qui transporte les marchandises suivantes en vrac ou en colis:
- celles mentionnées dans le Code I.M.D.G. y compris les matières radioactives telles que définies par le recueil INF¹, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
 - celles définies dans les Annexes 1, 2 et 3 de la Convention Marpol.
- 13° O.M.I.: Organisation maritime internationale;
- 14° Code I.M.D.G.: la version la plus récente du Code maritime international des marchandises dangereuses, établi par l'O.M.I. et de l'article 108 de l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 23 mai 1985;
- 15° I.M.O. Gaz Carrier Code: la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, publiées par

¹ Arrêté royal du 9 décembre 1998

l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1981 portant des règles complémentaires relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac;

16° I.M.O. Bulk Chemical Code: la version la plus récente des prescriptions régissant la construction et l'armement de navires transportant des substances chimiques dangereuses en vrac, publiées par l'O.M.I. et celles de l'arrêté ministériel du 24 juin 1975 portant des règles complémentaires relatives aux navires transportant des produits dangereux en vrac, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 12 avril 1983;

17° Convention Marpol: la version la plus récente de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et Annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973 et le Protocole de 1978 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faits à Londres le 17 février 1978.

18^{o2} Recueil INF : la version la plus récente du recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fût à bord de navires.

19^{o3} « résolution A.851(20) de l'OMI » : la résolution 851(20) de l'Organisation maritime internationale adoptée par l'assemblée lors de sa vingtième session du 27 novembre 1997, relative aux principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins.

Art. 4.

Les définitions données aux Règles 3, 21 et 32 valent également pour l'application du présent arrêté, à moins que ce dernier n'y déroge expressément.

Chapitre II. Règles de navigation

Section 1. Dispositions générales

Art. 5.

§ 1er. Aucun bâtiment n'est admis à pénétrer dans les ports du littoral belge si, à cause de ses dimensions, de son tirant d'eau ou pour toute autre raison, il constitue ou risque de constituer un danger pour la sécurité du bâtiment lui-même, pour la navigation, pour les installations portuaires et les ouvrages d'art ou pour l'environnement. Toutefois, lorsque des circonstances particulières l'exigent, l'autorité peut, dans des conditions qu'elle fixe, autoriser un navire, qui pour une des raisons précitées ne peut pénétrer dans les ports du littoral belge, à accéder à un des ports belges.

§ 2. Le port de Blankenberge est réservé aux bâtiments de plaisance.

Art. 6.

Dans les ports du littoral belge, l'article 1er, alinéa 8, l'article 2, alinéas 1er et 2, et les articles 4, 5, 7 et 8 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement général des voies navigables du royaume sont applicables aux bateaux d'intérieur.

Art. 7.

§ 1er. Sauf disposition particulière contraire, tout bâtiment doit porter sur sa coque ou sur sa superstructure, à un endroit visible, son nom et celui de son port d'attache. Ces noms doivent être indiqués en lettres contrastant avec le fond et lisibles par temps clair à une distance d'au moins 50 m. Au cas où ces inscriptions figurent sur le flanc du bâtiment, elles doivent figurer des deux côtés.

² Arrêté royal du 9 décembre 1998

³ Arrêté royal du 25 juin 2001

§ 2.⁴

§ 3. A l'exception des bateaux de pêche fréquentant habituellement un port belge, tout bâtiment est tenu de hisser son pavillon national à l'entrée et à la sortie du port et, en dehors de ces cas, lorsque les fonctionnaires ou les agents de l'autorité l'y invitent.

Art. 8.

§ 1er. Aucune disposition du présent règlement ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du bâtiment de prendre toutes les précautions que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

§ 2. L'armateur, le capitaine ou l'équipage d'un bâtiment tiennent compte des dangers de navigation et des risques d'abordage ainsi que des circonstances particulières, notamment des limites d'utilisation du bâtiment, qui obligeraient à ne pas observer le présent règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

Art. 9.

Nul ne peut porter atteinte à la sécurité de la navigation ni retarder cette navigation soit volontairement, soit involontairement, par négligence ou incapacité ou par des manœuvres exécutées en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de produits hallucinogènes.

Section 2. Mouvements de navigation

Art. 10.

§ 1er. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 à 11, les Règles 4 à 9 et 11 à 19 sont observées à bord de tout bâtiment.

§ 2. Les bâtiments qui ne portent pas les feux ou la marque de jour prescrits pour les navires de grandes dimensions à [l'article 13](#), § 2, doivent éviter la route des bâtiments qui portent ces signaux. Les navires de grandes dimensions qui portent les signaux prescrits à [l'article 13](#), § 2, doivent se comporter entre eux d'après les règles de la Convention et celles du présent règlement.

§ 3. Chaque bâtiment qui en rencontre un autre dans les ports du littoral belge, doit tenir la droite du chenal ou la partie située à droite du milieu du passage, autant qu'il est matériellement possible sans compromettre sa sécurité.

§ 4. Par dérogation à la Règle 3, *g*, un dragueur en train d'effectuer des opérations de dragage doit se ranger de manière à ne pas gêner la navigation, et filer ses câbles et ses chaînes.

§ 5. Dans les eaux des ports du littoral belge, les bâtiments doivent diminuer leur vitesse à temps lorsqu'ils s'approchent d'ouvrages d'art, de travaux en cours d'exécution ou de navires, de telle manière que les lames ou la succion produites par leur passage ne puissent provoquer des dégâts.

§ 6. Les bâtiments ne peuvent maintenir par le travers l'un de l'autre des routes parallèles à vitesse égale, à moins que cela ne puisse pas gêner ni mettre en danger la navigation.

§ 7. Tout capitaine ou patron est tenu d'observer les signaux portuaires prescrits et exhibés par les autorités.

§ 8. Les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure à 20 m doivent se tenir aussi près qu'il est matériellement possible, sans compromettre leur sécurité, de la rive ou de l'estacade à tribord, et, en tous cas, s'écarter à temps et à une distance suffisante d'autres bâtiments.

§ 9. Les bâtiments à voile ne peuvent pas louvoyer dans les chenaux d'accès aux ports du littoral belge ni dans les eaux de ces ports et, s'ils sont équipés de moyens de propulsion mécanique, ils doivent utiliser ces moyens dans ces eaux.

§ 10. Les bâtiments de plaisance suivent dans les ports du littoral belge le chemin le plus court pour atteindre leur destination, sans compromettre la sécurité de la navigation.

⁴ Arrêté royal du 4 juin 1999

§ 11. Il est interdit de pêcher de quelque façon que ce soit dans les chenaux des ports et dans les rades de ces ports. Toutefois la pêche à l'échiquier ou à la ligne à partir d'ouvrages d'art ou de dépendances des ports est permise dans la mesure où elle ne gêne pas la navigation.

Art. 11.

§ 1er. Les bâtiments occupent le lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur est assigné par les fonctionnaires ou agents de l'autorité.

Les capitaines et patrons se conforment aux directives concernant le mode d'accostage, d'amarrage ou de mouillage.

§ 2. Aucun bâtiment ne peut changer de lieu de stationnement, d'amarrage ou de mouillage, sans l'autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité.

§ 3. Sous réserve des dispositions prévues au § 4, il est interdit de mouiller l'ancre ou de s'arrêter dans un chenal. En aucun cas on ne peut mouiller l'ancre ou la laisser traîner sur le fond aux endroits où se trouvent des câbles, des conduites, des collecteurs ou des buses d'écluses.

§ 4. Les bâtiments qui se trouvent dans l'obligation de mouiller l'ancre ou de stationner dans le chenal, soit pour attendre la marée, soit parce qu'ils ne peuvent se rendre immédiatement à l'endroit de stationnement, d'amarrage ou de mouillage qui leur a été assigné, ne peuvent gêner la navigation. Aussitôt que possible, ils doivent prendre la mer ou se rendre à l'emplacement qui leur est assigné.

§ 5. Sous réserve des dispositions prévues au paragraphe 1er, aucun bâtiment ne peut stationner aux abords d'une écluse.

Art. 12.

§ 1er. Les manœuvres d'entrée et de sortie aux écluses se font conformément aux ordres des fonctionnaires ou des agents de l'autorité.

§ 2. Ne sont pas admis à passer les écluses, les bâtiments qui n'ont pas à bord un personnel suffisant pour exécuter les manœuvres avec la promptitude nécessaire.

§ 3. En cas de danger pour la manœuvre des portes d'écluses, le passage des bâtiments peut être interdit.

Section 3. Feux, marques et signaux

A. Bâtiments

Art. 13.

§ 1er. Sous réserve des dispositions prévues aux paragraphes 2 à 6 et [aux articles 14 à 16](#), tout bâtiment se conforme aux Règles 20, 22 à 31 et 33 à 38 ainsi qu'aux Annexes qui y sont mentionnées.

§ 2. Lorsque le pilote l'a indiqué, tout navire de grandes dimensions faisant route, porte, dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, trois feux rouges superposés, visibles sur tout l'horizon et une marque formée par un cylindre, à l'endroit où ils sont les plus apparents.

§ 3. Tout bâtiment à propulsion mécanique qui assiste un ou plusieurs navires dans les ports du littoral belge, dans les rades de ces ports et dans les chenaux d'accès aux mêmes ports porte, en plus des feux prescrits pour les bâtiments à propulsion mécanique faisant route, un deuxième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Si plusieurs bâtiments à propulsion mécanique assistent un ou plusieurs bâtiments, chaque bâtiment assistant porte un troisième feu blanc à la partie supérieure du mât de misaine. Ces feux au mât de misaine sont placés verticalement l'un au-dessus de l'autre.

§ 4. Lorsque des bâtiments à propulsion mécanique, munis à l'étrave d'un gouvernail, font usage de celui-ci pour entrer dans un port du littoral belge ou pour en sortir, en marche

arrière, ils doivent aussi longtemps qu'ils manœuvrent dans ces conditions, le signaler au moyen d'une marque formée par deux ballons noirs d'au moins 0,60 m de diamètre.

Les ballons sont placés à hauteur égale et espacés d'au moins deux mètres. La marque est placée à l'endroit le plus apparent.

Les bâtiments portant cette marque doivent se comporter et être considérés par les autres bâtiments, en ce qui concerne les Règles et le présent règlement, comme faisant route en marche avant et à cet effet leur tribord sera considéré comme étant leur bâbord et vice versa.

§ 5. Les hydravions et les autres appareils volants conçus pour manœuvrer sur l'eau, sont soumis aux Règles et au présent règlement.

§ 6. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, tout bâtiment chargé d'une mission de police particulière porte au cours de cette mission, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu bleu clignotant visible sur tout l'horizon. Si plusieurs bâtiments portent le feu prescrit par le présent paragraphe, la zone située entre ces bâtiments est interdite à la navigation.

Art. 14.

§ 1er. Un bâtiment en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou une pipe-line sous-marin ou d'en assurer l'entretien, et les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins, portent les feux et les marques prescrits par la règle 27, *b*, et, le cas échéant, *d*. Les feux et les marques sont espacés de 0,50 m au moins à 1,33 m au plus.

§ 2. Sous réserve des autres dispositions du présent règlement, un bâtiment en train d'effectuer des opérations d'hydrographie peut porter, tant de jour que de nuit, à l'endroit le plus apparent, un feu jaune clignotant.

Art. 15.

§ 1er. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les navires, qui dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans [l'annexe 1](#), portent, lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et la marque prescrits dans cette annexe.

§ 2. En plus des feux et signaux prescrits par le présent règlement, les bateaux d'intérieur qui, dans les ports, dans les rades des ports et dans les chenaux d'accès aux ports, transportent les substances dangereuses mentionnées dans les [annexes 2, 3 et 4](#), portent lorsqu'ils font route et lorsqu'ils sont à l'arrêt, les feux et les marques prescrits dans ces annexes.

§ 3. Le Ministre qui a l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, est autorisé, en fonction des nécessités de la sécurité de la navigation, à modifier les dispositions des [annexes 1 à 4](#) conformément aux normes ou accords internationaux.

Art. 16.

§ 1er. Les bâtiments amarrés le long des estacades, à quai ou à d'autres emplacements de stationnement, ou le long d'autres bâtiments, doivent être pourvus de feux prévus par les Règles pour navires ancrés.

§ 2. Les bâtiments amarrés ou ancrés ou échoués, et qui peuvent être gênés par des lames ou des remous causés par le passage rapide des bâtiments, portent:

- a) deux feux brillants visibles sur tout l'horizon, l'un verticalement au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc;
- b) une marque formée par un pavillon ou un panneau à deux bandes horizontales de largeur égale, dont la bande supérieure est rouge et la bande inférieure blanche et de plus, lorsque le bâtiment est impliqué dans des opérations de plongée, une marque formée par le pavillon ou panneau A du Code International des Signaux.

§ 3. Les feux sont montrés conformément à la Règle 20.

B. Ouvrages d'art fixes

Art. 17.

S'il s'agit d'installations fixes, les travaux en cours d'exécution, doivent être signalés à leurs extrémités et au besoin entre celles-ci, à l'endroit le plus apparent, par une marque de jour composée de deux pavillons rouges superposés et par deux feux rouges disposés verticalement et surmontés d'un feu vert, espacés de 0,50 m au moins à 1 m au plus. Les feux doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'au moins 1 mille marin (1 852 m).

Les embarcadères, ducs d'albe et autres ouvrages d'art qui dépassent le niveau moyen d'eau basse, peuvent être signalés par les feux prévus par le présent article. Ces feux sont montrés dans les circonstances et de la manière indiquées à l'alinéa 1er.

C. Épaves et bâtiments coulés bas

Art. 18.

§ 1er. L'emplacement d'épaves ou de bâtiments coulés bas, doit être indiqué au moyen des feux et marques prescrits pour les bâtiments échoués par la Règle 30 d.

§ 2. Les épaves, bâtiments coulés bas et autres obstacles pour la navigation, peuvent aussi être indiqués au moyen d'une ou de plusieurs bouées, lumineuses ou non, placées conformément au système de balisage combiné Cardinal et Latéral "A", contenu dans [l'annexe 7](#).

§ 3. Pour l'application du système de balisage visé au § 2, est considéré comme côté tribord ou bâbord de la voie navigable, le côté se trouvant à tribord ou à bâbord d'un navire venant de la mer, étant entendu qu'en ce qui concerne la route de la côte, toute la région doit être considérée comme faisant partie des approches de l'Escaut.

Section 4. Obligations incombant aux propriétaires, exploitants, capitaines et patrons de bâtiments

Art. 19.

§ 1er. Tout capitaine ou patron, ou à son défaut, tout propriétaire ou exploitant d'un bâtiment, est tenu:

- 1° d'amarrer convenablement son bâtiment ou d'en fixer solidement l'ancre;
- 2° de surveiller ou de faire surveiller le bâtiment tant de jour que de nuit;
- 3° de conserver constamment à bord ou de pouvoir affecter sur-le-champ le nombre d'hommes nécessaires à l'exécution immédiate des manœuvres qui seraient ordonnées par les fonctionnaires ou agents de l'autorité;
- 4° de conserver sur le pont d'un bâtiment mouillé le personnel suffisant pour faire surveiller l'embarquée et pour pouvoir exécuter à temps les manœuvres nécessaires, notamment pour accélérer l'embarquée ou pour filer de la chaîne;
- 5° de rentrer les agrès ou appareils se trouvant hors bord lorsque la position de ceux-ci risque de compromettre la sécurité de la navigation ou le bon ordre dans les dépendances du port;
- 6° de faire rentrer l'ancre du bord extérieur lorsque le bâtiment est amarré et toutes les ancres aux approches et aux passages des écluses;
- 7° de pourvoir les bâtiments amarrés le long des estacades et quais ou le long d'autres bâtiments de défenses convenables et qui ne coulent pas;
- 8° de satisfaire à toute demande de recevoir et d'amarrer une haussière et, éventuellement, de larguer les amarres pour faciliter les mouvements des autres bâtiments;

9° de prendre toutes précautions en vue d'éviter qu'aux essais de la mise en marche du moteur avec hélices embranchées n'occasionne aucun dommage à des tiers.

§ 2. Dans les ports du littoral belge, l'article 528, alinéas 1er, 2 et 5 ainsi que les articles 529 et 531 du Règlement général pour la Protection du Travail, sont d'application.

Art. 20.

§ 1er. Il est interdit de prendre des points d'appui sur les portes d'écluses et sur les ponts tournants.

§ 2. Quel que soit l'endroit de stationnement ou d'amarrage occupé par les bâtiments, ceux-ci ne peuvent s'amarrer qu'aux bittes, bornes, boucles et organeaux destinés à cet usage. Il est notamment interdit de s'amarrer aux échelles, pieux, allonges, ventrières, lisses de garde-corps, d'estacades et de quais ainsi qu'à toute installation de balisage quelconque.

§ 3. Il est interdit d'amarrer un bâtiment à un bateau-phare ou à une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

De même il est interdit de mouiller l'ancre dans le cercle d'évitage d'un bateau-phare ou d'une bouée.

§ 4. Il est interdit d'entraver la circulation dans le chenal, notamment en y tendant des amarres. Si, pour le déballage d'un bâtiment, il est nécessaire de porter une amarre en travers du chenal, celle-ci doit être larguée ou filée à temps en vue du passage d'un autre bâtiment.

Chapitre III. Dispositions relatives aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes

Art. 21.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port situé hors de la Communauté, à destination d'un port côtier, ne peuvent entrer dans ce port qu'à condition que l'exploitant ait notifié, lors de l'appareillage du port de départ, à la capitainerie du port de départ, à la capitainerie du port de destination, toutes les informations mentionnées à l'[annexe 5](#).

§ 2. Pour déterminer si des matières dangereuses de la classe I du Code I.M.D.G. peuvent exploser en masse, l'avis du chef du Service des Explosifs du Ministère des Affaires économiques est déterminant.

§ 3. Les dispositions des paragraphes 1er et 2 ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 22.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières, dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis et venant d'un port côtier, ne peuvent quitter ce port qu'après avoir notifié préalablement à la capitainerie du port, toutes les informations mentionnées à l'[annexe 5](#).

§ 2. Les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas:

- a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
- b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Art. 23.

Sont assimilés aux navires chargés de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, les navires qui ont été chargés de telles matières mais pour lesquels il n'a pas encore été délivré de déclaration certifiant que le navire ne contient plus de matières dangereuses ou polluantes, soit par un expert agréé, soit par l'autorité compétente ou de la part de celle-ci.

Art. 24.

§ 1er. Les navires transportant certaines matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doivent s'annoncer au Vessel Traffic Service Scheldemonden (VTS Embouchures de l'Escaut), au moins 4 heures avant de mouiller ou d'appareiller dans un port côtier.

§ 2. Ils doivent utiliser les services d'un pilote compétent pour le trajet à effectuer.

§ 3. La fiche de contrôle visée à l'[annexe 6](#) doit être complétée avec exactitude et soin et être remise au pilote lorsqu'il monte à bord.

Art. 25.

La notification prévue à [l'article 24](#), § 1er, doit préciser:

- 1° les informations prévues à l'[annexe 5](#) sous les points 1 à 5 inclus et 9;
- 2° s'il y a eu échauffement spontané, incendie, endommagement du navire ou de la cargaison, ou présomption d'un tel incident;
- 3° s'il y a éventuellement eu des incidents ou manquements susceptibles de réduire la manœuvrabilité normale et sûre du navire, de compromettre la sécurité et la facilité du passage ou d'entraîner un danger pour l'environnement.

Art. 26.

§ 1er. Le capitaine d'un navire chargé de matières dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis doit veiller à ce que:

- 1° le transport se fasse en conformité avec les dispositions du Code I.M.D.G., du I.M.O. Code of Safe Practice for Solid Bulk cargoes, du I.M.O. Gaz Carrier Code et des I.M.O. Bulk Chemical Codes;
- 2° des mesures efficaces soient prises à bord du navire en vue de prévenir et de lutter contre l'incendie, conformément aux ou en vertu des dispositions S.O.L.A.S.;
- 3° conformément à l'expérience ordinaire du marin, les mesures nécessaires soient prises, et qu'il se trouve à bord des instructions écrites qui doivent être conformes aux recommandations de l'O.M.I., indiquant les mesures à prendre à l'égard des matières dangereuses transportées, lorsqu'il se produit un accident ou un incident susceptible de présenter un danger;
- 4° des instructions complémentaires émanant de l'autorité compétente et venant renforcer les dispositions prévues au présent chapitre, soient suivies;
- 5° une liaison par mariphone soit maintenue en permanence avec le service de pilotage à Ostende ;
- 6° les prescriptions relatives à la signalisation prévues à l'[annexe I](#) soient appliquées.

erne chargé de gaz liquéfiés en vrac, visés par l'I.M.O. Gaz Carrier Code, doit en outre observer les prescriptions suivantes:

- 1° des membres d'équipage compétents doivent être disponibles en nombre suffisant pour pouvoir manœuvrer le navire en toute sécurité;
- 2° il faut avoir la certitude qu'il n'y a pas de suppression dangereuse dans les citernes;
- 3° il doit y avoir en permanence une veille d'écoute au mariphone;
- 4° le radar de bord doit se trouver en marche;
- 5° le nettoyage, le dégazage et le rinçage des citernes ne peuvent être effectués sans l'autorisation de l'autorité compétente;
- 6° l'intention de mouiller doit être signalée au service de pilotage à Ostende;
- 7° la construction et l'équipement du navire doivent être conformes aux dispositions du I.M.O. Gaz Carrier Code et à bord doivent se trouver des documents valides attestant cette conformité, délivrés par ou au nom de l'État de pavillon. Ces documents doivent être produits à toute requête des autorités compétentes pour qu'elles puissent en prendre connaissance.

Art. 27

§ 1er. En cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque au littoral ou à des intérêts connexes, le capitaine du navire concerné doit notifier immédiatement à la centrale radar de Zeebrugge les informations ayant trait aux circonstances de l'incident ainsi que les données prévues dans l'[annexe 5](#).

L'obligation de fournir les données prévues dans l'[annexe 5](#) est considérée comme remplie si le capitaine indique quelle est l'autorité compétente qui dans la Communauté, détient les informations requises.

§ 2. La notification prévue au § 1er est effectuée conformément à la résolution A 851 (20)⁵ de l'OMI et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution.

§ 3. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manœuvre d'un navire informent sans tarder la centrale radar de Zeebrugge chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation du navire.

Chapitre IV. Conservation des voies de navigation, des ports et des plages du littoral Belge

Art. 28.

§ 1er. Il est interdit, à moins d'une autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, d'exécuter aucun travail dans la mer territoriale belge, dans les ports ou sur les plages du littoral belge ou d'y enlever des matériaux ou objets quelconques, y compris des épaves rejetées sur l'estran.

§ 2. Il est interdit:

1° sans préjudice des dispositions prévues dans la législation sur la protection des eaux de surface contre la pollution, de jeter, déposer, laisser flotter ou écouler dans la mer territoriale belge, dans les ports du littoral belge ou sur les plages un objet quelconque qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux, de déverser une substance ou liquide quelconque et notamment des hydrocarbures ou des résidus d'hydrocarbures, ainsi que des produits ou déchets chimiques ou radioactifs de nature à polluer les eaux. Les ordres en la matière des fonctionnaires ou agents de l'autorité seront suivis sans délai;

2° de circuler sur les ouvrages d'art ou sur les dépendances des ports, non destinés au passage du public, à moins d'une autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité préposés à leur garde;

3° sauf autorisation des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire échouer un bâtiment pour le réparer ou pour tout autre motif. Les réparations ne peuvent s'exécuter qu'aux endroits et aux conditions stipulés dans ladite autorisation;

4° sauf autorisation spéciale des fonctionnaires ou agents de l'autorité, de faire stationner des bâtiments autres que des bâtiments de pêche et de plaisance sur des bancs de carénage, des grilles de barrot et sur des rampes. Les bâtiments de pêche et de plaisance y ont accès aux conditions à déterminer par ces fonctionnaires et agents, sans que la durée de stationnement puisse dépasser les quinze jours;

5° de déposer ou de délaissier sur le domaine public des restes de démolition ou des résidus, des épaves, des débris ou des objets de ce genre, ainsi que de laisser les bâtiments en état de complète négligence dans les ports du littoral belge. Si la sécurité de la navigation ou la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable l'exige, les objets visés à cet alinéa peuvent être détruits d'office après la mise en demeure écrite des intéressés par l'autorité et par une décision motivée. Il est dressé inventaire daté du matériel à détruire.

§ 3. Les capitaines ou patrons prennent toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les digues, ouvrages des ports ou les travaux en cours d'exécution. Il est

⁵ Arrêté royal du 25 juin 2001

notamment interdit de piquer, au moyen de gaffes, dans les pieux de défense, les maçonneries, les bordures ou les perrés de bassins. L'amarrage ne peut pas se faire au moyen de chaînes, à moins que celles-ci soient pourvues de fourrures.

- § 4. Tout capitaine ou patron qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls sans préjudice des dispositions prévues aux [articles 22](#) et [28](#), § 1er.

Art. 29.

- § 1er. Le propriétaire, l'exploitant, le capitaine ou le patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu immédiatement après l'accident:

- 1° ⁶ d'en donner avis, par la voie la plus rapide, au fonctionnaire ou agent de l'autorité le plus proche, qui, à moins d'être un préposé de l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ou du service de pilotage, en informe immédiatement ces derniers services;
- 2° de signaler le bâtiment échoué ou coulé bas au moyen des feux et marques réglementaires.

- § 2. Les dispositions du § 1er, s'appliquent également à quiconque fait couler bas des épaves, débris d'épaves, engins ou objets. Ces personnes sont tenues également de respecter les dispositions prévues au § 1er, 2°, à moins que le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité visé à [l'article 38](#), § 1er, 1°, juge que l'épave, le débris d'épave, l'engin ou l'objet ainsi coulé bas ne peut présenter aucun danger ou obstacle pour la navigation.

- § 3. Chacun est tenu, par la voie la plus directe, d'aviser le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité le plus proche, de la présence d'épaves, débris d'épaves, engins ou objets, pour autant que cette présence ne soit pas officiellement connue.

- § 4. Le propriétaire, capitaine ou patron d'un bâtiment échoué ou coulé bas est tenu, dans le délai prescrit par le fonctionnaire ou l'agent de l'autorité, de le remettre à flot et de l'éloigner vers un endroit que celui-ci aura désigné à cet effet. Le propriétaire est tenu également de remettre à flot les épaves, débris d'épaves, objets ou engins coulés bas, de les mener à quai et de les éloigner en dehors du domaine public.

- § 5. S'il n'a pas été satisfait aux prescriptions des § 1er, 2 et 4, ou dans les cas d'urgence dont l'Administration des Voies navigables est juge, ou si le propriétaire, le capitaine ou le patron sont inconnus, l'Administration des Voies navigables peut, d'office et aux risques et périls du propriétaire, du capitaine ou du patron, exécuter les opérations prévues au § 1er, 2° et au § 4, et prendre toute mesure nécessaire pour assurer la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime de la voie navigable ou la conservation de celle-ci. Éventuellement il est procédé d'office à la destruction du bâtiment ou de ses débris, de l'épave, des débris d'épaves, de l'engin ou de l'objet immergé.

Il est dressé inventaire daté du matériel récupéré.

- § 6. Sans préjudice de l'application des [articles 46](#) et suivants du Livre II du Code de Commerce, le propriétaire, le capitaine ou le patron sera tenu au remboursement des frais exposés pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le propriétaire, le capitaine ou le patron est tenu de rembourser toutes les sommes avancées par l'État pour l'exécution des opérations et mesures visées au § 5 (y compris la destruction).

Le montant de ces avances fait l'objet d'un état certifié exact par l'autorité.

- § 7. L'autorité exige, avant d'entamer l'exécution des opérations et mesures (y compris la destruction) visées au § 5, la consignation, par le propriétaire, le capitaine ou le patron, de la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de cette exécution. La consignation peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par l'autorité et sans lui occasionner des frais.

⁶ Arrêté royal du 3 mai 1999.

§ 8. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'État. L'autorité fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Ce qui n'a pas été vendu demeure à la disposition des intéressés.

§ 9. Si le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés ne sont pas repris par le propriétaire, le capitaine ou le patron ou si ces derniers sont inconnus, l'autorité procède à la vente, après y avoir donné la publicité prévue au présent paragraphe. Le produit de la vente est versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, au profit du propriétaire, capitaine, ou patron intéressé, s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au § 8. L'autorité demeure étrangère à la répartition, entre les intéressés, des sommes ainsi consignées.

Si aucun acheteur ne se présente, l'État dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, des épaves, débris d'épaves, engins ou objets.

Avant de procéder à la vente dont question dans le présent paragraphe, l'autorité publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces matériaux et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours, à compter de la date de la publication du dernier avis. Après ce délai, l'État dispose du bâtiment sauvé ou de ses débris, ou des épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés.

§ 10. Le bâtiment sauvé ou ses débris, les épaves, débris d'épaves, engins ou objets retirés seront placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désignera. Leur vente aura lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclaration, la vérification et l'acquittement des droits et taxes éventuels dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Art. 30.

Les dispositions prévues à [l'article 22](#), § 4 à 10, sont applicables à la cargaison du bâtiment échoué ou coulé bas.

Art. 31.

Tout capitaine ou patron qui, pour quelque raison que ce soit, détériore et déplace un instrument de balisage fixe ou flottant, est tenu d'en informer immédiatement par radio la station radio côtière la plus proche.

Le capitaine ou le patron d'un bâtiment qui n'est pas équipé d'un appareil radio doit, dès son arrivée dans le premier port d'escale, faire au Service du Pilotage à Ostende la déclaration orale ou écrite de l'incident.

Art. 32.

Chacun est tenu d'informer, par la voie la plus directe, l'autorité la plus proche, de la dérive ou de la disparition des bouées lumineuses ainsi que du fonctionnement défectueux des bouées lumineuses et des balises.

Art. 33.

Le transport de matières explosives, inflammables, radioactives et autres produits dangereux est soumis à des dispositions particulières.

Chapitre V. Mesures prises par l'autorité

Art. 34.

§ 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou susceptible de gêner le passage, chaque fois qu'il s'agit d'effectuer des travaux d'utilité publique dans les ports ou dans les rades du littoral belge ou d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation, les

fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.

- § 2. Les fonctionnaires et agents de l'autorité sont autorisés à imposer toute mesure qu'ils jugent nécessaire pour faciliter l'écoulement des eaux ou pour sauvegarder la voie navigable.
- § 3. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux mesures imposées par application des paragraphes 1er et 2. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures imposées peuvent être exécutées d'office.
- § 4. Les capitaines, patrons et usagers des bâtiments sont tenus d'observer, en ce qui concerne la navigation, tous les avis communiqués par l'autorité, notamment les avis aux navigateurs ou les avis urgents aux navigateurs et, en ce qui concerne la sécurité des bâtiments non soumis à l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, les mesures imposées par les fonctionnaires et agents de l'autorité.

Art. 35.

- § 1er. Lorsqu'un bâtiment est insuffisamment amarré ou placé de telle façon qu'il présente un danger pour les ouvrages d'art portuaires ou côtiers ou lorsqu'il risque de couler bas, les fonctionnaires ou agents de l'autorité sont autorisés à imposer aux propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons les mesures qu'ils jugent nécessaires alors même qu'elles ne sont pas prévues par les règlements.
- § 2. Les propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres donnés par application du paragraphe 1er. S'ils n'obtempèrent pas ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office.
- § 3. Les fonctionnaires ou agents de l'autorité ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés lorsqu'ils jugent nécessaire d'imposer cette mesure.

Art. 36.

Les mesures prescrites par les fonctionnaires ou agents de l'autorité, conformément au présent règlement, sont exécutées aux frais et aux risques et périls des propriétaires, exploitants, capitaines ou patrons.

Chapitre VI. Dispositions diverses

A. Navigation de plaisance et pêche riveraine

Art. 37.

- § 1er. Il est interdit aux canots à rames, quelles que soient leurs dimensions et aux bâtiments de plaisance, dont la longueur hors tout est de 6 m ou moins, de prendre la mer lorsque, par vent venant de la mer, la force du vent au large est de 3 Beaufort ou plus et si, par vent venant de la terre, cette force est de 4 Beaufort ou plus.
- § 2. Le paragraphe 1er n'est pas applicable aux bâtiments de plaisance qui participent à des compétitions ou cours de navigation à voile organisés, à condition que les bâtiments y restent sous la surveillance effective des organisateurs.
- § 3. Pour l'application du § 1er, est considéré comme vent venant de la mer le vent qui, à un endroit déterminé, souffle parallèlement à la côte belge.
- § 4. Dans les ports, l'interdiction résultant du paragraphe 1er est indiquée de jour au moyen d'une marque noire formée de deux cônes superposés réunis par la pointe et, de nuit, par un feu clignotant de couleur violette, visible sur tout l'horizon.

Ces signaux sont hissés ou montrés:

- a) à Ostende, Zeebrugge et Nieuport: au sémaphore placé sur le bâtiment du pilotage;
- b) à Blankenberge: sur le mât placé à l'ouest du bâtiment de phare.

Aux endroits de la côte visés à [l'article 32](#), l'interdiction prévue au § 1er est signalée, au moyen d'une marque adéquate, par les autorités communales.

Art. 37.bis⁷

Il est interdit aux planches à voile de prendre la mer lorsque la force du vent est du 7⁸ ou plus (sur l'échelle de Beaufort). La pratique de la planche à voile est interdite du coucher au lever du soleil.

Art. 38.

§ 1er. Aux fins de la sécurité de la navigation, aucune compétition ni activité sportive ou de loisir en groupe ne peut avoir lieu dans la mer territoriale belge sauf avec l'autorisation du Directeur nautique du Service du Pilotage. La demande doit en être faite trois semaines au moins avant la date prévue. Ce fonctionnaire statue sans délai sur la demande et détermine les conditions dans lesquelles peuvent avoir lieu les compétitions ou les activités.

§ 2. Sont, sous réserve des dispositions du paragraphe 3, interdites dans les ports du littoral belge, les compétitions ou activités visées au paragraphe 1er ainsi que la pratique du ski nautique ou de la planche à voile.

§ 3. Dans les ports du littoral belge, des cours de navigation à voile ne peuvent être donnés qu'aux conditions fixées au paragraphe 1er. Ces conditions peuvent contenir des dérogations aux dispositions de [l'article 10](#), paragraphes 3, 8 et 9, si celles-ci sont compatibles avec la sécurité de la navigation dont l'autorité compétente à l'entière appréciation

Art. 39.

§ 1er. Le long des plages de la côte belge, aucun bâtiment ne peut prendre la mer qu'à partir des endroits désignés par les fonctionnaires de l'Administration des Voies navigables et dans les limites déterminées par eux. En outre, les planches à voile ne peuvent à ces endroits s'éloigner en mer qu'à une distance de 200 m.

§ 2. Le cas de force majeure excepté, il est interdit à tout bâtiment de s'approcher de la plage à une distance de moins de 200 m sauf aux endroits indiqués en vertu du paragraphe premier.

§ 3. La distance de 200 m visée au présent article est calculée à partir de la laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle.

Art. 40.

§ 1er. La mise à l'eau, à partir de la plage, de filets ou de lignes à hameçons ne peut être effectuée:

1° qu'en dehors des endroits désignés conformément à [l'article 32](#), § 1er, et des zones désignées comme zones de baignade par l'autorité communale; et

2° dans une zone dont la limite en mer ne dépasse pas la distance de 150 m à compter de la laisse de basse mer dont question à [l'article 32](#), § 3.

Ces filets et lignes sont signalés d'une façon adéquate au moyen d'une ou plusieurs marques jaunes biens visibles.

§ 2.

1° les filets, autres que les chaluts, ou lignes à hameçons qui sont mis à l'eau à partir de bâtiments, doivent être constamment attachés à un bâtiment monté. La longueur des filets attachés à chaque bâtiment ne peut dépasser 50 m. Le bâtiment porte en outre les feux et marques prescrits par la Règle 26, c.

2° Pour autant que cela soit pratiquement possible, le matériel de pêche visé au présent paragraphe est marqué aux lettres et numéro du bâtiment auquel il appartient.

⁷ Arrêté royal du 4 mai 1999.

⁸ Arrêté royal du 31 mai 2001.

B. Autres activités

Art. 41.

Il est interdit de chasser les oiseaux et le gibier d'eau soit à partir d'un bâtiment se trouvant dans la mer territoriale belge ou dans les ports du littoral belge soit sur les ouvrages d'art ou dans les dépendances de ces ports ou à partir des plages du littoral belge.

Art. 42.

Il est interdit d'utiliser des bâtiments dans la mer territoriale ou dans les ports du littoral belge, pour une forme quelconque de publicité sonore.

Art. 43.

Il est interdit de nager ou de se baigner dans les eaux des ports du littoral belge.

Chapitre VII. Dispositions finales

Art. 44.

Un exemplaire du présent règlement ainsi qu'une carte officielle à jour de la mer territoriale belge doivent se trouver à bord de tout bâtiment auquel s'applique le présent arrêté. Cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments affectés aux amusements de plage ni aux planches à voile.

Art. 45.

§ 1er. Sont chargés de veiller à l'exécution du présent règlement, sous réserve des dispositions prévues aux § 2 à 6:

- a) Les agents de l'Administration des Voies navigables;
- b) ⁹ Les agents mentionnés ci-après de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure:
 - a) les agents chargés du contrôle de la navigation;
 - b) l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ;
 - c) les agents du service de pilotage.
- c) Les agents de l'Administration des Douanes et Accises;
- d) Les capitaines de port, les capitaines de port adjoints, les lieutenants de port, les éclusiers et maîtres de quai dans les limites de leur ressort administratif, étant entendu que le capitaine du port d'Ostende et ses subordonnés peuvent également assurer l'application de ce règlement:
 - a) dans le goulet du nouveau bassin de pêche de l'extrémité ouest du quai nord jusqu'à la pointe ouest du quai sud;
 - b) dans le goulet des nouveaux bassins de commerce;
 - c) dans le bassin à marée et le bassin Montgomery.
 - e) Le capitaine de port commissionné par la ville de Bruges, dans les limites du port de pêche de Zeebrugge, lequel, en ce qui concerne l'exécution du présent règlement, est considéré comme comprenant le bassin des bateaux de pêche jusqu'à la limite extérieure de son chenal d'accès;
- f) Les membres de la gendarmerie;
- g) Les fonctionnaires et agents de la police communale dans les communes sur le territoire desquelles se trouve un port ou qui sont situées le long de la côte.

⁹ Arrêté royal du 3 mai 1999.

- § 2. Sous réserve des dispositions des paragraphes suivants, seuls les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation:
- 1° les agents de l'Administration des Voies navigables: [article 21](#), § 1er et 2, 3° et 4°, [article 22](#), § 4 à 10, [article 23](#) et [article 27](#) § 2;
 - 2° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°: [article 9](#), [article 10](#) à l'exception du paragraphe 3, [article 13](#), [article 15](#), [article 16](#), [article 19](#) § 1er, 7°, [article 20](#) § 4, [article 25](#), [article 27](#) § 1er et [article 28](#), § 1er et 3;
 - 3° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, a (police maritime), [article 27](#), § 3, dernière phrase, [article 28](#) § 2, dernière phrase, et [article 35](#);
 - 4° les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure visés au paragraphe 1er, 2°, b (pilotage): [article 5](#) § 1er, [article 11](#), [article 30](#) et [article 31](#), l'avant dernier article pour autant que le départ se fasse depuis les ports du littoral belge.
- § 3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les agents désignés ci-après sont chargés de veiller à l'application des dispositions visées à la suite de leur désignation: les agents de l'Administration des Voies navigables ainsi que les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, désignés respectivement au § 1er, 1° et 2°: [article 10](#) § 4, [article 14](#), [article 17](#) et [article 18](#).
- § 4. Par dérogation au paragraphe 1er, 4°, les agents qui y sont mentionnés ne sont pas chargés de veiller à l'exécution des dispositions contenues à [l'article 5](#) § 1er, à [l'article 15](#), à [l'article 21](#), § 1er et 2, 3° et 4°, à [l'article 22](#), § 4 à 10, à [l'article 23](#), à [l'article 27](#), § 2, à [l'article 30](#) et à [l'article 32](#).
- En ce qui concerne le port de Zeebrugge, la dérogation mentionnée ci-dessus ne vaut pas pour l'application [de l'article 5](#) § 1er, de [l'article 15](#) et de [l'article 27](#), § 2.
- En ce qui concerne le port d'Ostende, les agents susvisés veillent à l'exécution de ce règlement dans la partie du bassin Montgomery située entre l'embarcadère sud à l'ouest du bassin et l'écluse Mercator, mais uniquement pour y régler le trafic vers ou venant de cette écluse.
- § 5. Le capitaine du port visé au § 1er, 5°, est chargé de veiller à l'exécution du présent règlement, à l'exception des articles et paragraphes mentionnés au § 4, premier alinéa.
- § 6. Les fonctionnaires de la Régie des Transports maritimes ou leurs mandataires sont, dans la zone portuaire déterminée dans l'article 1er de l'arrêté royal du 7 janvier 1980, seuls compétents pour assigner ou changer les emplacements de stationnement d'amarrage ou de mouillage.
- Néanmoins les fonctionnaires mentionnés au paragraphe 2, 4°, sont, dans les cas où la sécurité en général l'exige, par priorité compétents pour désigner ou changer ces emplacements.
- § 7. Les administrations communales et toutes personnes revêtues de l'autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main forte aux personnes visées dans les paragraphes précédents, pour veiller à l'application du présent règlement.

Art. 46.

- § 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1966 relatif aux lettres de pavillon et à l'équipement des bâtiments de plaisance, modifié par l'arrêté royal du 31 mai 1968, les 3° et 4° sont remplacés par la disposition suivante:
- "3° dans les eaux maritimes belges telles qu'elles sont définies par l'article 1er, 5°, de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Les limites des ports du littoral sont celles définies à l'article 2 de l'arrêté royal du 4 août 1981."
- § 2. A l'article 17 du même arrêté royal modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1973, sont apportées les modifications suivantes:

1° au paragraphe 2, les mots "à l'exception des planches à voile" sont insérés entre les mots "embarcations de plaisance" et "doivent";

2° le paragraphe 3 est rétabli dans la rédaction suivante:

"Les personnes qui pratiquent la planche à voile doivent porter une veste de sauvetage en bon état et de couleur vive."

Art. 47.

Sont abrogés:

1° l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, modifié par l'arrêté royal du 20 juin 1977;

2° l'article 7 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 exécutant 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.

Art. 48.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er octobre 1981.

Art. 49.

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics et des Réformes institutionnelles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Annexe 1 ([art. 15](#), § 1er)

1. Les navires de mer qui transportent les matières dangereuses suivantes:

a) plus de 100 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1.1. et 1.5.;

b) plus de 1 000 kg (total brut) de matières de la classe 1 de l'OMCI, matières dangereuses 1., 1.3. et 1.4. de matières de la classe 5.2.;

c) plus de 1 000 kg (total brut) acide cyanhydrique, trichlorure de bore, trifluorure de bore, acide bromhydrique, chlore, chlorure de cyanogène, trifluorure de chlore, diborane, dicyanogène, diméthylamine, éthylamine, oxyde d'éthylène, phosgène, fluor, acide fluorhydrique, méthylacétylène/propadiène (mélanges de), monométhylamine, chlorure de nitrosyle, gaz d'huile, tétrafluorure de silicium, monoxyde d'azote, monoxyde d'azote/trioxyde d'azote (mélanges de), triméthylamine, tryoxide d'azote, gaz à l'eau, gaz d'acide chlorhydrique, bioxyde de soufre, acide sulfhydrique,

doivent, aussi bien pendant la navigation qu'à l'arrêt, porter les feux et marques de jour suivants:

(i) de jour: le pavillon B du Code international des Signaux mesurant au moins 130 x 170 cm;

(ii) de nuit: deux feux rouges visibles sur tout l'horizon, à hauteur égale et espacés de 1 m; les feux doivent projeter une lumière ininterrompue d'une intensité égale.

2. Les feux et marques doivent être placés à l'endroit le plus apparent et à une hauteur d'au moins 6 m au-dessus du pont.

3. Lorsque la visibilité est de moins de 2 000 m, les feux prévus pour la nuit doivent également être portés de jour.

4. Les dispositions sont également d'application aux navires de mer qui ont transporté en vrac des matières reprises dans la présente annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, c'est-à-dire les gaz et les vapeurs, qui peuvent provoquer un danger.

Annexe 2 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

1. 1 000 kg poids brut par matière des gaz suivants de la classe I d de l'annexe A de l'ADNR:
 - i) fluorure de bore et fluor du chiffre 3;
 - ii) matières des chiffres 5 et 8 a);
 - iii) acide chlorhydrique anhydre du chiffre 10;
 - iv) ammoniac du chiffre 14.
2. 5 000 kg poids brut, au total, de matières liquides inflammables de la catégorie Kx de la classe IIIa de l'annexe A de l'A D N R;
3. 1 000 kg poids brut, par matière de matières toxiques tombant sous 1, 2 a), 2 b), 3, 4 a), 12 a), 12 b), 12 d), 13, 14, 31 et 81 de la classe IV a de l'annexe A de l'A D N R;
4. 1 000 kg poids brut, par matière de matières corrosives tombant sous 6 a), 7, 9 et 14 de la classe V de l'annexe A de l'A D N R,

doivent porter les feux ou la marque suivante:

un feu rouge brillant allumé alternativement dans deux fanaux placés à 1 m environ l'un au-dessus de l'autre, avec une fréquence de 20 à 25 coups par minute dans chaque fanal et une marque formée par deux cônes rouges placés l'un au-dessus de l'autre, les pointes dirigées vers le bas.

Les dispositions sont également d'application à des bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 3 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

plus de 50 kg de poids brut, par classe, de matières de la classe Ia, Ib, Ic ou VII (excepté les matières tombant sous Ia, 15°, Ic, 1°a et VII, 50°) de l'annexe A de l'A D N R.,

doivent porter le feu ou la marque suivante:

un feu rouge brillant et une marque formée par un cône rouge, la pointe dirigée vers le bas.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'ils ne sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 4 ([art. 15](#), § 2)

Les bâtiments de navigation intérieure qui transportent les matières dangereuses suivantes:

1. Plus de 5 000 kg poids brut, par classe de gaz inflammables (F) de la classe Id non repris à l'[annexe 2](#) et de matières de la catégorie Ko et K1 de la classe IIIa;
2. Plus de 25 000 kg poids brut, par classe de matières des classes Ie, II, IIb, IIc (excepté les matières tombant sous Ie 5), II 12) à 15), III b 1) et 9) à 11), IIc, 11), et de matières de la catégorie K2 de la classe IIIa,

doivent porter le feu ou la marque suivante:

un feu bleu brillant et une marque formée par un cône bleu la pointe dirigée vers le bas.

Les dispositions sont également d'application aux bâtiments de navigation intérieure qui ont transporté en citernes des matières reprises dans cette annexe, aussi longtemps qu'il ne se sont pas débarrassés de restes, y compris les gaz et les vapeurs, qui peuvent causer un danger.

Annexe 5¹⁰

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

1. Nom et code d'appel du navire, et, le cas échéant, numéro OMI d'identification.
2. Nationalité du navire.
3. Longueur et tirant d'eau du navire.
4. Port de destination.
5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
6. Heure probable d'appareillage.
7. Itinéraire envisagé.
8. Appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations Unies, classe de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de ce celles-ci/de ceux-ci.
9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.

Annexe 6¹¹

Fiche de contrôle pour les navires.

A. Identification du navire.

Nom du navire	Armateur	Année de construction
---------------	----------	-----------------------

Pavillon	Jauge brute
----------	-------------

Port d'immatriculation	Longueur hors tout
------------------------	--------------------

Lettres ou chiffres distinctifs (indicatif d'appel)	n° d'identification OMI (le cas échéant
--	--

Société de classification Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à opérer
---------------------------	--

Signe de classification	Coque	Machines
-------------------------	-------	----------

Machine de propulsion	Puissance
-----------------------	-----------

Agent

¹⁰ Arrêté royal du 9 décembre 1998.

¹¹ Arrêté royal du 9 décembre 1998.

navire de charge		
Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat d'exemption (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de franc-bord international	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international d'exemption pour franc-bord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de classification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attestation de conformité aux prescriptions spécifiques concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (SOLAS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Registre des hydrocarbures/ chargements dûment complété	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat (international) d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat (international) d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de sécurité pour engins à grande vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Permis d'exploiter des engins à grande vitesse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Données concernant la stabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copie de l'attestation de sécurité (code ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificat de gestion de sécurité (code ISM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(1) Ces certificats ne s'appliquent qu'aux navires construits avant le 1er février 1995.

D. Équipage de bord.

Titre professionnel d'aptitude (désignation précise	délivré par (autorité compétente) à (localité/pays)	A localité/pays)
---	---	------------------

- 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, ou
- 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 (bouées): cylindrique ou espar.
Voyant (le cas échéant): un seul cylindre rouge.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: rouge;
– rythme: quelconque.
- 2.2.2. Tribord.
Couleur: [verte](#).
Forme (bouées): conique ou espar.
Voyant (le cas échéant): un seul cône [vert](#), 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 pas 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 quadrant et marques cardinales.*
- 3.1.1. Les quatre quadrants (Nord, Est, Sud et 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: 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](#) ou [scintillant](#).
- 3.3.2. *Marque de quadrant Est.*
Voyant: 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](#) (3) toutes les 5 secondes ou [scintillant](#) (3) toutes les 10 secondes.
- 3.3.3. *Marques de quadrant Sud.*
Voyant: deux cônes noirs superposés, pointes en bas.
Couleur: jaune au-dessus de noire.
Forme: charpente ou espar.
Feu (lorsque la marque en est dotée):
– couleur: blanche;
– rythme: [scintillant rapide](#) (6) + [éclat long](#) toutes les 10 secondes ou [scintillant](#) (6) + [éclat long](#) toutes les 15 secondes.
- 3.3.4. *Marque de quadrant Ouest.*
Voyant: 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](#) (9) toutes les 10 secondes ou [scintillant](#) (9) toutes les 15 secondes.
4. MARQUES DE DANGER ISOLÉ
- 4.1. *Définition des marques de danger isolé.*
Une marque de danger isolé est une marque érigée sur ou mouillée au droit d'un danger isolé, entouré d'eaux saines.
- 4.2. *Description des marques de danger isolé.*

Voyant: deux sphères noires superposées.

Couleur: noire avec une ou plusieurs larges bandes horizontales rouges.

Formes: 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 de 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.

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.

6.2. *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 ou 5.

6.3. *Autres marques spéciales.*

6.2. Des marques spéciales autres que celles énumérées au 6.1. et décrites au 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'AIMS aussitôt que possible.

7. DANGERS NOUVEAUX

7.1. *Définition des dangers nouveaux.*

L'expression "danger nouveau" est utilisée pour désigner les obstructions découvertes récemment qui ne sont pas encore indiquées dans les documents nautiques. Les "dangers nouveaux" comprennent les obstructions naturelles tels que bancs de sable ou écueils ou les dangers résultant de l'action humaine telles 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 "W" 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.

Notes

- Lorsque pour des raisons exceptionnelles, une autorité estime que la couleur verte n'est pas satisfaisante, le couleur noire peut être utilisée.
- 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.
- Feu scintillant à la cadence de 120 à 100 scintillements par minute.
- Feu scintillant à la cadence de 60 à 50 scintillements par minute.
- Durée de lumière de 2 secondes au moins.
- 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.