

REGIONALE HARMONISERING VAN DE MARITIEME BETONNING IN DE NOORDWESTELIJKE EUROPESE WATEREN

door H. VAN LOOCKE

INLEIDING

Een van de voornaamste hulpmiddelen voor het vinden van de weg op zee en naar een haven, als uiteindelijk doel van elke zeereis, is de verkenning van kunstmatig opgerichte of uitgelegde kenmerken die de localisatie aangeven van bijzondere punten of gevaren.

Alhoewel het uitleggen van onverlichte boeien, tonnen genaamd, reeds vroeger was toegepast, werden lichtboeien eerst tegen het einde van vorige eeuw in gebruik genomen. Daarbij was vrij spoedig een verscheidenheid van kleuren en ritmen merkbaar zodat pogingen noodzakelijk werden om tot een zekere eenvormigheid te komen.

HISTORISCH OVERZICHT

- 1850 – Een federale wet legt in de V.S.A. het gebruik op van *rode spitse tonnen aan stuurboord* en *zwarte stompe aan bakboord*.
- 1882 – De betonning in Groot-Brittannië wordt aangepast, zoals in de meeste andere landen aan vornoemd systeem.
- 1889 – De Internationale Maritieme Konferentie te Washington bevestigt dit stelsel als uniform.
- ± 1900 – Met het invoeren van lichtboeien plaatsen sommige Europese autoriteiten *rode lichten op zwarte bakboord-boeien* teneinde ze te laten aansluiten met de rode lichten van haveningangen, maar in Noord-Amerika worden rode lichten op rode stuurboord-boeien voorzien.
- 1912 – Een Internationale Konferentie terzake te St. Petersburg beslist : *rode lichten op rode bakboord-boeien, witte lichten op zwarte stuurboord-boeien*, maar de V.S.A. en het Verenigd Koninkrijk zijn er niet vertegenwoordigd !
- 1936 – Genève : een reeks konferenties leiden tot het z.g. „*Uniform Stelsel van Maritieme Betonning*” : een geheel van regels, als kompromis opgevat en dus in feite een samenvatting van vooroorlogse betonningsmethoden. Vele landen waaronder de V.S.A. & het V.K. onderschrijven de konventie evenmin. Wereldoorlog II belet ratificering.
- 1945 – Bij gebrek aan beters worden de „Genève Regels” in de meeste Europese landen (inclusief Groot-Brittannië) toegepast maar met

locale variaties en veranderingen. *In plaats van hulp wordt de zeevarende twijfel geboden.*

- 1970 – IALA (International Association of Lighthouse Authorities) stelt een technische werkgroep samen teneinde te onderzoeken of eenvormigheid haalbaar is, dan toch alleszins in Europese wateren, waar zich het dichtst scheepvaartverkeer ter wereld voordoet.
- 1971 – Na de drama's bij Varne Bank wordt er door IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) bij IALA op aangedrongen de markering van pas ontstane obstructies te willen bestuderen en voorstellen in te dienen.
- 1975 – In een gezamenlijke IMCO-IALA vergadering wordt beslist te opteren voor 2 *betonningsstelsels* op basis van een regionale harmonisering nl. : A. Het gekombineerd kardinaal & lateraal stelsel,
B. Het enkelvoudig lateraal stelsel (rood aan stuurboord).
Proefbetonningen werden uitgelegd en beoordeeld. Het eindontwerp van het gekombineerd stelsel wordt op 11 december opgesteld. Streefdata voor begin en einde van de harmonisering in de noordwestelijke Europese wateren zoals overeengekomen tussen Groot-Brittannië, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen zijn respectievelijk 1 april 1977 en 31 december 1978.

BASISPRINCIPES VAN HET GEKOMBINEERD STELSEL

1. Het stelsel is *eenvoudig, gemakkelijk te verstaan en te onthouden door alle gebruikers.*
2. *Bij het observeren* van een merk is de zeevarende *onmiddellijk* in staat om met absolute zekerheid te bepalen *aan welke zijde* hij kan of moet *passeren*.
3. De markeringen zijn *door elkaar bruikbaar* (geen overgangsmarken).
4. Er is *optimaal gebruik* gemaakt van de beste *dagkleuren*, vormen en top-tekens alsmede van de beste *lichtkleuren en ritmen*.
5. Er is *geen onderscheid meer* tussen een *wrak* en een *andere obstructie*.
6. Pas ontstane gevaren bekomen een kenschetsende aanduiding.

BESCHRIJVING VAN HET GEKOMBINEERD LATERAAL & KARDINAAL STELSEL

Het stelsel voorziet 5 soorten merken :

1. *Laterale merken*, aangewend in welbepaalde vaarwaters volgens een konventionele richting, duiden de limieten of zijden aan van de te volgen vaargeul.
Bakboord merken : rood, stomp, cylinder-topteken met rode lichtkarakters.
Stuurboord merken : groen, spits, kegel-topteken met groene lichtkarakters.
2. *Kardinale merken*, gebruikt in combinatie met het kompas, duiden bevaarbaar water aan.
Noord kardinaal merk :
topteken : 2 kegels vertikaal, punten naar boven.
torenboei : zwart, boven geel.
wit continu flikkerlicht.

Oost kardinaal merk :

topteken : 2 kegels vertikaal, basis naar basis.
torenboei : zwart met brede horizontale gele band.
wit licht : (3) flikkeringen om de 5 of 10 sec.

Zuid kardinaal merk :

topteken : 2 kegels vertikaal, punten naar beneden.
torenboei : geel boven zwart.
wit licht : (6) flikkeringen gevolgd door een lange schitter, om de 15 sec.

West kardinaal merk : topteken : 2 kegels vertikaal, punten naar elkaar.
torenboei : geel met brede horizontale zwarte band.
wit licht : (9) flikkeringen om de 10 of 15 sec.

3. *Losliggend gevaar merken*, gebruikt i.v.m. geïsoleerde gevaren van beperkte afmetingen, geven aan dat er zich *omheen* bevaarbaar water bevindt.
 - topteken : 2 zwarte bollen vertikaal.
 - torenboei : zwart met brede horizontale rode band.
 - wit licht : Groep schitter (2).
4. *Veilig water merken* geven aan dat er zich bevaarbaar water bevindt *rondom en onder* het merk.
 - bolvormige boei : rood-wit verticale strepen.
 - topteken : enkele rode bol.
 - wit licht : onderbroken – isofaas – lange schitter 10 sec.
5. *Bijzondere merken* zijn niet zozeer bedoeld als hulpmiddel bij de navigatie maar als aanduiding van een bijzonder kenmerk of afbakening van een gebied. De kenschetsende dag- en nachtkleur is geel, de vormen zijn naar keuze doch verschillend van eigenlijke navigatiemerken.

NIEUWE GEVAREN worden d.m.v. een lateraal of een kardinaal merk aangeduid en vertonen steeds een flikkerlicht.

Indien het gevaar zeer ernstig is moet zohaast mogelijk tenminste één van de uitgelegde merken in dubbel worden uitgevoerd.

Dit merk moet volledig identiek zijn en mag een „racon” (radar responder beacon) voeren met code „W” (warning).

Wanneer men zeker is dat voldoende informatie aangaande het nieuwe ontstane gevaar is doorgespeeld, kan de dubbele markering worden weggenomen.

BESLUIT

Het beknopt beschreven systeem, inclusief de markering van nieuwe obstructies, na rijp beraad en in onderling overleg opgesteld, is gebaseerd op het meest efficiënte gebruik van de beschikbare dag- en nachtkleuren. Het combineert voornamelijk 5 soorten merken en maakt derhalve een afzonderlijk wrak-, scheidings-, samenloop- en middenvaarwater-markering overbodig.

Nieuwe technieken zorgen ervoor dat groen evengoed zichtbaar is als wit en dat de kans van het breken van kleurschermen in de lantaarns onbestaande wordt.

De hoofdverdiensten van het stelsel ligt ontegensprekelijk in de mogelijkheid om die markering aan te wenden, die het best aangepast is aan de lokale omstandigheden.

Sommaire

Après un aperçu historique du balisage maritime en général et le système combiné cardinal-latéral en particulier, les principes et la description du système combiné cardinal-latéral (rouge à bâbord) sont donnés et commentés.

Summary

A brief historical review is given of the maritime buoyage and especially of the combined cardinal and lateral system.

Basic principles of the combined cardinal and lateral system (red to port) are given as well as comments on this new buoyage-system.