

(Tekst geldend op: 12-01-2016)

-----  
Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

(authentiek: en)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

The Parties to the present Convention, Desiring to maintain a high level of safety at sea,

Mindful of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

Having considered those Regulations in the light of developments since they were approved,

Have agreed as follows:

#### Article I. General Obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

#### Article II. Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

#### Article III. Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of

this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.
4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

#### Article IV. Entry into force

1.
  - (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.
  - (b) Notwithstanding the provisions in sub-paragraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.
2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in sub-paragraph 1 (a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.
3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.
4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraphs of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.
5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.
6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

#### Article V. Revision Conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

## Article VI. Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.
3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.
4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.
5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.
6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

## Article VII. Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

## Article VIII. Deposit and Registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.
2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article IX. Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally

authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

For the Government of the Kingdom of Belgium

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique

Sous réserve de ratification

(sd.) J. VAN DEN BOSCH

For the Government of the People's Republic of Bulgaria

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie

(sd.) A. NIKOLOV

Subject to ratification

For the Government of the Federal Republic of Germany

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne

Subject to ratification

(sd.) Dr. BREUER

For the Government of the Republic of Finland

Pour le Gouvernement de la République de Finlande

Subject to ratification

(sd.) AXEL ASPELIN

For the Government of the Republic of Ghana

Pour le Gouvernement de la République du Ghana

Subject to ratification

(sd.) C. K. T. DZIWORSHIE

For the Government of the Republic of Iceland

Pour le Gouvernement de la République d'Islande

Subject to approval

(sd.) PÁLL RAGNARSSON

For the Government of the Republic of Indonesia

Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie

Subject to acceptance

(sd.) HAMIMJAR S. ATMADJA

For the Government of the Italian Republic

Pour le Gouvernement de la République italienne

Sous réserve de ratification

(sd.) VITTORIO ARTEMISIO

For the Government of the Khmer Republic

Pour le Gouvernement de la République khmère

(sd.) HANKANG

Sous réserve de ratification

For the Government of the State of Kuwait

Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït

(sd.) A. R. MULLA HUSSEIN

Subject to acceptance

For the Government of the Kingdom of Norway

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège

Subject to ratification

(sd.) NEUBERTH WIE

For the Government of the Polish People's Republic

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne

Subject to ratification

(sd.) ARTUR STAREWICZ

For the Government of the Portuguese Republic

Pour le Gouvernement de la République portugaise

Sous réserve de ratification

(sd.) B. CADETE

For the Government of the Kingdom of Sweden

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède

(sd.) GÖRAN STEEN

Subject to ratification

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du

Nord

Subject to acceptance

(sd.) A. C. MANSON

For the Government of the United States of America

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

Subject to acceptance

(sd.) WILLIAM L. MORRISON

(sd.) STUART S. BECKWITH

## INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

### PART A. GENERAL

#### Rule 1. Application

- a. These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- b. Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- c. Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.
- d. Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- e. Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

#### Rule 2. Responsibility

- a. Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

b. In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

### Rule 3. General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The term "vessels restricted in their ability to manoeuvre" shall include but not be limited to:

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
  - (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
  - (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
  - (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
  - (v) a vessel engaged in mineclearance operations;
  - (vi) a vessel engaged in such a towing operation as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to alter their course.
- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her

ability to deviate from the course she is following.

- (i) The term "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.
- (m) The term "Wing-In-Ground (WIG) craft" means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

## PART B. STEERING AND SAILING RULES

### SECTION I. CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

#### Rule 4. Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

#### Rule 5. Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

#### Rule 6. Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:
  - (i) the state of visibility;
  - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
  - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
  - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
  - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
  - (vi) the draught in relation to the available depth of water.

- (b) Additionally, by vessels with operational radar:



- (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
- (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
- (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

#### Rule 7. Risk of Collision

- a. Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- b. Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- c. Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- d. In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
  - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
  - (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

#### Rule 8. Action to avoid collision

- a. Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the rules of this Part and, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- b. Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- c. If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

d. Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

e. If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

f.

(i) A vessel which, by any of these rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

#### Rule 9. Narrow channels

a. A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

b. A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

c. A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

d. A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

e.

(i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

f. A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction

shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

g. Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

#### Rule 10. Traffic separation schemes

a. This rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other rule.

b. A vessel using a traffic separation scheme shall:

(i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

(ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;

(iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

c. A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing traffic lanes but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

d.

(i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.

(ii) Notwithstanding subparagraph (d) (i), a vessel may use an inshore traffic zone when en route to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.

e. A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

f. A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

g. A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

h. A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

i. A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

j. A vessel less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

k. A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

l. A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

## SECTION II. CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

### Rule 11. Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

### Rule 12. Sailing vessels

a. When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

(ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

b. For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

### Rule 13. Overtaking

a. Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

b. A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

c. When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

d. Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

#### Rule 14. Head-on-situation

- a. When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- b. Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- c. When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

#### Rule 15. Crossing Situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

#### Rule 16. Action by give-way vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

#### Rule 17. Action by "stand-on" vessel

- a.
  - (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
  - (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- b. When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- c. A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- d. This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

#### Rule 18. Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
  - (i) a vessel not under command;

- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
  - (ii) a vessel engaged in fishing;
  - (iii) a sailing vessel.
- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
  - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
  - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
  - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d)
- (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
  - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.
- (f)
- (i) A WIG craft when taking-off, landing and in flight near the surface shall keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
  - (ii) a WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

### SECTION III. CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

#### Rule 19. Conduct of vessels in restricted visibility

- a. This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- b. Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- c. Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with Rules of Section I of this Part.
- d. A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel

shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

(i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

e. Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

## PART C. LIGHTS AND SHAPES

### Rule 20. Application

a. Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

b. The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

c. The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

d. The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

e. The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

### Rule 21. Definitions

a. "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

b. "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

c. "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

d. "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

e."All round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

f."Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

#### Rule 22. Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

(a) In vessels of 50 metres or more in length:

- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, 3 miles;
- a sternlight, 3 miles;
- a towing light, 3 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:

- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(c) In vessels of less than 12 metres in length:

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:

- a white all-round light, 3 miles.

#### Rule 23. Power-driven vessels underway

a.A power-driven vessel underway shall exhibit:

(i) a masthead light forward;

(ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;



(iii) sidelights;

(iv) a sternlight.

b. An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

c. A WIG craft only when taking-off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-around flashing red light.

d.

(i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights;

(ii) a power-driven vessel of less than 7 metres in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights;

(iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

#### Rule 24. Towing and pushing

a. A power-driven vessel when towing shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight;

(iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;

(v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

b. When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

c. A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight.

d. A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).

e. A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:

(i) sidelights;

(ii) a sternlight;

(iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

f. Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,

(i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;

(ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

g. An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:

(i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;

(ii) if it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;

(iii) if it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres;

(iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.

h. Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.

i. Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

#### Rule 25. Sailing vessels underway and vessels under oars

a. A sailing vessel underway shall exhibit:

(i) sidelights;

(ii) a sternlight.

b. In a sailing vessel less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

c. A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two allround lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

d.

(i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

e. A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

#### Rule 26. Fishing vessels

a. A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

b. A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a stern-light.

c. A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

d. The additional signals described in Annex II to these regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.

e. A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27. Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

a. A vessel not under command shall exhibit:

(i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

(ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

b. A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mineclearance operations, shall exhibit:

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;

(iii) when making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

c. A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b)(i) and (ii) of this Rule.

d. A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in sub-paragraphs (b)(i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

(i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

(ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

(iii) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

e. Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.

f. A vessel engaged in mineclearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach within 1000 metres of the mineclearance vessel.

g. Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.

h. The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

#### Rule 28. Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

#### Rule 29. Pilot vessels

a. A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

(i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

(ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.

b. A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

#### Rule 30. Anchored vessels and vessels aground

a. A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light required by sub-paragraph (i), an all-round white light.

b. A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an allround white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.

c. A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

d. A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:

(i) two all-round red lights in a vertical line;

(ii) three balls in a vertical line.

e. A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.

f. A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (d)(i) and (ii) of this Rule.

#### Rule 31. Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

### PART D. SOUND AND LIGHT SIGNALS

#### Rule 32. Definitions

a. The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

b. The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

c. The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

#### Rule 33. Equipment for sound signals

a. A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specification in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

b. A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

#### Rule 34. Manoeuvring and warning signals

a. When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
- two short blasts to mean "I am altering my course to port";
- three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

b. Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:

- one flash to mean "I am altering my course to starboard";
- two flashes to mean "I am altering my course to port";
- three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

(ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an allround white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

c. When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:

- two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
- two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side";

(ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:

- one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

d. When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

e. A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a

prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

f. If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

#### Rule 35. Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
- (e) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (f) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs g) and h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some



other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(j) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, all make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

#### Rule 36. Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

#### Rule 37. Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals described in Annex IV to these Regulations.

### PART E. EXEMPTIONS

#### Rule 38. Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(b) the installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(d)

(i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of Section 9(b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

## ANNEX I. POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES

### 1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

### 2. Vertical positioning and spacing of lights

- a. On a power-driven vessel 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:
  - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
  - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.
- b. The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.
- c. The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.
- d. A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in rule 23(c)(i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- e. One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead light.
- f.
  - (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and

obstructions except as described in sub-paragraph (ii).

(ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of Section 3(c) of this Annex shall be complied with.

g. The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights,

h. The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

i. When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

(i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 metres above the hull;

(ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 metres above the gunwale.

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

j. The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

k. The forward anchor light prescribed in Rule 30(a)(i), when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 metres above the hull..

### 3. Horizontal positioning and spacing of lights

a. When two masthead lights are prescribed for a powerdriven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

b. On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

c. When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction.

d. When only one masthead light is prescribed for a power driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this

light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

#### 4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

a. The light indicating the direction of the outlying gear vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule (i) and not lower than the sidelights.

b. The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/ or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

#### 5. Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of Section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

#### 6. Shapes

a. Shapes shall be black and of the following sizes:

(i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

(iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

b. The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metre.

c. In a vessel less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel, may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

#### 7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) White

X 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443

y 0.382 0.440 0.440 0.348 0.283 0.382

(ii) Green

X 0.028 0.009 0.300 0.203

y 0.385 0.723 0.511 0.356

(iii) Red

X 0.680 0.660 0.735 0.721

y 0.320 0.320 0.265 0.259

(iv) Yellow

X 0.612 0.618 0.575 0.575

y 0.382 0.382 0.425 0.406

## 8. Intensity of lights

a. The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor  $2 \times 10^{-7}$  lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

b. A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of Luminous intensity of light in light in nautical miles                      candelas for K = 0.8

D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity

## 9. Horizontal Sectors

a.

(i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

(ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed sectors; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.

b.

(i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

(ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b)(i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

#### 10. Vertical Sectors

a. The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

b. In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

c. In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

#### 11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

#### 12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34 (b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward

masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

### 13. High speed craft<sup>1</sup>)

a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.

b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by paragraph 2a)(ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = (a + 17?)C/1000 + 2$$

where:

y is the height of the mainmast light above the fore mast light in metres;

a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;

? is the trim in service condition in degrees;

C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

## ANNEX II. ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY

### 1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26 (d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 (b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

### 2. Signals for Trawlers

a. Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:

(i) when shooting their nets: two white lights in a vertical line;

(ii) when hauling their nets: one white light over one red light in a vertical line;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction: two red lights in a vertical line.

b. Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction

of the other vessel of the pair;

(ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction the lights prescribed in 2 (a) above.

c. A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.

### 3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

## ANNEX III. TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

### 1. Whistles

#### a. Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1c) below.

#### b. Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70-200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130-350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250-700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

#### c. Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180-2100Hz ( $\pm 1\%$ ) for a vessel of less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 138		1.5
200		
20 but less than 130		1
75		



120\*1[2]  
Less than 20 115\*2[3] 0.5  
111\*3[4]

#### d. Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within  $\pm 45$  degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

#### e. Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

#### f. Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

#### g. Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1 (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle.

The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

## 2. Bell or gong

### a. Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 metre from it.

### b. Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 percent of the mass of

the bell.

### 3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

## ANNEX IV. DISTRESS SIGNALS

### 1

The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

- a) a gun or other explosive signals fired at intervals of about a minute;
- b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- d) a signal made by any signalling method consisting of the group ... - - - ... (SOS) in the Morse Code;
- e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "MAYDAY";
- f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- i) a rocket parachute flare or a hand-flare showing a red light;
- j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- l) a distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:
  - (i) VHF channel 70, or
  - (ii) MF/HF on the frequencies 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz or 16804.5 kHz;
- m) a ship-to-shore distress alert transmitted by the ship's Inmarsat or other mobile satellite service provider ship earth station;
- n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;
- o) approved signals transmitted by radiocommunications systems, including survival craft radar transponders.

The use or exhibition of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

3

Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III and the following signals:

- a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- b) a dye marker.

(vertaling: nl)

Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

De Partijen bij dit Verdrag,

Geleid door de wens een grote mate van veiligheid op zee te waarborgen,

Zich bewust van de noodzaak de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, gehecht aan de Slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, te herzien en aan te passen aan de huidige omstandigheden,

Na overweging van deze Bepalingen in het licht van de ontwikkelingen, die sedert hun goedkeuring hebben plaatsgevonden,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I. Algemene verplichtingen

De Partijen bij dit Verdrag verbinden zich uitvoering te geven aan de hieraan gehechte Voorschriften en andere Bijlagen die te zamen de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, vormen (hierna te noemen „de Bepalingen”).

Artikel II. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening tot 1 juni 1973 en staat daarna open voor toetreding.

2. De Lid-Staten van de Verenigde Naties of van een van de Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie of Partijen bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof kunnen Partij bij dit Verdrag worden door:

(a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;

(b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door

nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen „de Organisatie”) die de Regeringen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden kennis geeft van de nederlegging van elke akte en van de datum van deze nederlegging.

#### Artikel III. Gebieden waarop het Verdrag van toepassing is

1. De Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een Verdragsluitende Partij die verantwoordelijk is voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, kunnen te allen tijde de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen „de Secretaris-Generaal”) schriftelijk mededelen dat dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.
2. Van de datum van ontvangst van de kennisgeving af, of van een zodanige andere datum af als in de kennisgeving mocht zijn vermeld, zal dit Verdrag van toepassing zijn op het daarin genoemde gebied.
3. Elke kennisgeving gedaan overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kan ten aanzien van een in die kennisgeving genoemd gebied worden ingetrokken en dit Verdrag zal niet langer op dat gebied van toepassing zijn na één jaar of op een zodanig later tijdstip als mocht zijn aangegeven op het tijdstip van de intrekking.
4. De Secretaris-Generaal doet alle Verdragsluitende Partijen mededeling van elke kennisgeving van toepassing of elke intrekking daarvan, gedaan overeenkomstig dit artikel.

#### Artikel IV. Inwerkingtreding

1.
  - (a) Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste 15 Staten wier totale koopvaardijvloot te zamen niet minder dan 65% - hetzij in aantal hetzij naar tonnage - omvat van de wereldvloot van schepen met een bruto inhoud van 100 ton en meer, Partij bij het Verdrag zijn geworden, daarbij in aanmerking nemende aan welke van de twee voorwaarden het eerst is voldaan.
  - (b) Onverminderd het bepaalde onder (a) van dit lid treedt dit Verdrag niet in werking vóór 1 januari 1976.
2. De inwerkingtreding ten aanzien van Staten die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of daartoe toetreden overeenkomstig artikel II nadat is voldaan aan de voorwaarden voorgeschreven in het eerste lid, onder (a) en voordat het Verdrag in werking is getreden, vindt plaats op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag.
3. De inwerkingtreding ten aanzien van Staten die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren of daartoe toetreden na de datum waarop het Verdrag in werking is getreden, vindt plaats op de datum van nederlegging van een akte overeenkomstig artikel II.
4. Na de inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag overeenkomstig artikel VI, vierde lid, geldt bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding voor het gewijzigde Verdrag.
5. Op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag worden de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1960,

door de onderhavige Bepalingen vervangen en buiten werking gesteld.

6. De Secretaris-Generaal stelt de Regeringen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van de datum van zijn inwerkingtreding.

#### Artikel V. Herzieningsconferentie

1. De Organisatie kan een Conferentie bijeenroepen ter herziening van dit Verdrag of van de Bepalingen of van beide.

2. De Organisatie roept een Conferentie van de Verdragsluitende Partijen bijeen ter herziening van dit Verdrag of van de Bepalingen of van beide op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Partijen.

#### Artikel VI. Wijzigingen van de Bepalingen

1. Elke door een Verdragsluitende Partij voorgestelde wijziging van de Bepalingen wordt op verzoek van die Partij binnen de Organisatie in overweging genomen.

2. Indien een zodanige wijziging wordt aanvaard door een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, wordt zij ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen en Leden van de Organisatie en wel uiterlijk zes maanden voor zij door de Algemene Vergadering van de Organisatie in overweging wordt genomen. Een Verdragsluitende Partij, die geen Lid van de Organisatie is, heeft het recht aan de besprekingen deel te nemen wanneer de wijziging door de Algemene Vergadering in overweging wordt genomen.

3. Indien de wijziging wordt aanvaard door een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Algemene Vergadering, wordt zij door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

4. Een zodanige wijziging wordt van kracht op een door de Algemene Vergadering op het tijdstip van haar aanvaarding te bepalen datum, tenzij op een tezelfdertijd door de Algemene Vergadering bepaalde eerdere datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Partijen de Organisatie in kennis stellen van hun bezwaren tegen de wijziging. De Algemene Vergadering bepaalt de in dit lid bedoelde data met een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.

5. Bij het van kracht worden van een wijziging treedt zij in de plaats van de vroegere bepaling waarop de wijziging betrekking heeft en doet haar te niet voor alle Verdragsluitende Partijen die tegen deze wijziging geen bezwaar hebben gemaakt.

6. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen en Leden van de Organisatie in kennis van elk verzoek en elke mededeling overeenkomstig dit artikel en van de datum waarop de wijziging in werking treedt.

#### Artikel VII. Opzegging

1. Een Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag na verloop van vijf jaren na de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een akte bij de

Organisatie. De Secretaris-Generaal stelt alle andere Verdragsluitende Partijen in kennis van de ontvangst van de akte van opzegging en van de datum van nederlegging daarvan.

3. Een opzegging wordt van kracht één jaar na de nederlegging van de akte, dan wel op een zodanig later tijdstip als in de akte is vermeld.

#### Artikel VIII. Nederlegging en registratie

1. Dit Verdrag en de Bepalingen worden nedergelegd bij de Organisatie en de Secretaris-Generaal zal voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezenden aan alle Regeringen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.

2. Wanneer dit Verdrag in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

#### Artikel IX. Talen

Dit Verdrag is, te zamen met de Bepalingen, opgesteld in één enkel exemplaar in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en de Spaanse taal zullen worden opgesteld en nedergelegd bij het ondertekende oorspronkelijke exemplaar.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, 20 oktober 1972.

### INTERNATIONALE BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE, 1972

#### DEEL A. - ALGEMEEN

##### Voorschrift 1. Toepassing

a. Deze Voorschriften zijn van toepassing op alle schepen in volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen.

b. Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door een bevoegde instantie voor redenen, havens, rivieren, meren of binnenwateren, die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Zulke bijzondere voorschriften dienen zoveel mogelijk overeen te stemmen met deze Voorschriften.

c. Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften, uitgevaardigd door de Regering van een Staat met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen voor oorlogsschepen en voor schepen in convooi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten of dagmerken voor vissersschepen, bezig met de uitoefening van de visserij in vlootverband. Deze aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen dienen voor zover mogelijk zodanig te zijn dat zij niet kunnen worden gehouden voor enig licht, dagmerk of sein, elders in deze Voorschriften voorgeschreven.

d. Door de Organisatie kunnen verkeersscheidingsstelsels worden aangenomen, waarop deze Voorschriften van toepassing zijn.

e. Indien de betrokken Regering van mening is, dat een schip van bijzondere constructie of bestemming, met betrekking tot het aantal, de plaats, en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook met betrekking tot de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, niet volledig kan voldoen aan de bepalingen van één of meer van deze voorschriften, dient zulk een schip met betrekking tot het aantal, de plaats en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook ten aanzien van de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, te voldoen aan zodanige andere bepalingen als naar het oordeel van de Regering voor dat schip het meest met deze voorschriften overeenkomen.

## Voorschrift 2. Verantwoordelijkheid

- a. Niets in deze Voorschriften ontheft een schip, zijn reder, kapitein of bemanning van de aansprakelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van deze Voorschriften, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het schip zich bevindt, geboden is.
- b. Bij het uitleggen en naleven van deze Voorschriften dient goed rekening te worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken schepen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar het afwijken van deze Voorschriften noodzakelijk kunnen maken.

## Voorschrift 3. Algemene begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Voorschriften, behalve waar het zinsverband anders vereist:

- (a) omvat het woord „schip” elk vaartuig, met inbegrip van vaartuigen zonder watervplaatsing, WIG-tuigen en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.
- (b) betekent de uitdrukking „werktuiglijk voortbewogen schip” elk schip voortbewogen door machines;
- (c) betekent het woord „zeilschip” elk schip dat onder zeil is mits de voortstuwingsmachines, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
- (d) betekent de uitdrukking „schip bezig met de uitoefening van de visserij” een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;
- (e) betekent het woord „watervliegtuig” elk luchtvaartuig ontworpen om op het water te manoeuvreren;
- (f) betekent de uitdrukking „onmanoeuvreerbaar schip” een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens deze Voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;
- (g) betekent de uitdrukking „beperkt manoeuvreerbaar schip” een schip dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens deze Voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken.

De uitdrukking „beperkt manoeuvreerbare schepen" omvat, doch is niet beperkt tot:

- (i) een schip bezig met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerks, een onderzeese kabel of een pijpleiding;
  - (ii) een schip bezig met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water;
  - (iii) een schip bezig met bevoorraden of met het overbrengen van personen, proviand of lading terwijl het varende is;
  - (iv) een schip bezig met het laten opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
  - (v) een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden;
  - (vi) een schip bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het slepende schip en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen;
- (h) betekent de uitdrukking „schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid" een werktuiglijk voortbewogen schip dat wegens zijn diepgang ten opzichte van de beschikbare diepte en breedte van het vaarwater ernstig beperkt is in zijn mogelijkheid af te wijken van de koers die het volgt;
- (i) betekent het woord „varende" dat een schip niet ten anker ligt, niet is vastgemaakt aan de wal of niet aan de grond zit;
- (j) betekenen de woorden „lengte" en „breedte" van een schip de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;
- (k) worden schepen geacht in zicht van elkaar te zijn alleen wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;
- (l) betekent de uitdrukking „beperkt zicht" elke situatie waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, zandstormen of andere soortgelijke oorzaken.
- (m) betekent het begrip „Wing-In-Ground (WIG)-tuig" elk multi-modaal tuig dat, tijdens haar belangrijkste operationele toestand, vlak boven het wateroppervlakte vliegt daarbij gebruik makend van de drukopbouw tussen het wateroppervlakte en het WIG-tuig.

## DEEL B. - VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN

### AFDELING I. - GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ ELK SOORT ZICHT

#### Voorschrift 4. Toepassing

De voorschriften in deze Afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht.

#### Voorschrift 5. Uitkijk

Elk schip dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

#### Voorschrift 6. Veilige vaart



Elk schip dient te allen tijde een veilige vaart aan te houden zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermijding van aanvaring en kan worden gestopt binnen een voor de heersende omstandigheden en toestanden passende afstand.

Bij de bepaling van een veilige vaart dient onder meer rekening te worden gehouden met de volgende factoren:

(a) door alle schepen:

(i) het zicht;

(ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentraties van vissersschepen of andere schepen;

(iii) de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;

(iv) des nachts de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van kustlichten of het stralen van zijn eigen lichten;

(v) de toestand van wind, zee en stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;

(vi) de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;

(b) bovendien, door schepen met een goed werkende radar:

(i) de kenmerken, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;

(ii) eventuele beperkingen opgelegd door het gebruikte radarbereik;

(iii) de invloed van de toestand van de zee, het weer en andere storingsbronnen op de ontdekking met behulp van radar;

(iv) de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en andere drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met behulp van radar worden ontdekt;

(v) het aantal, de plaats en de beweging van met behulp van radar ontdekte schepen;

(vi) de nauwkeuriger beoordeling van het zicht die eventueel mogelijk is wanneer de radar wordt gebruikt om de afstand tot schepen of andere voorwerpen in de omgeving te bepalen.

#### Voorschrift 7. Gevaar voor aanvaring

a. Elk schip dient alle beschikbare middelen te gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt een zodanig gevaar geacht te bestaan.

b. Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radarapparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van waarnemingen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van plotten of een gelijkwaardige stelselmatige waarneming van ontdekte voorwerpen.

c. Er dienen geen gevolgtrekkingen te worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.

d. Bij de bepaling of er gevaar voor aanvaring bestaat, dient onder meer rekening te worden gehouden met de volgende overwegingen:

(i) een zodanig gevaar wordt geacht te bestaan indien de kompaspeiling van een naderend schip niet noemenswaard verandert;

(ii) zelfs wanneer een aanmerkelijke verandering in de peiling blijkt, kan een zodanig gevaar soms bestaan, vooral bij het naderen van een zeer groot schip of een sleep of bij het dicht naderen van een schip.

#### Voorschrift 8. Maatregelen ter vermindering van aanvaring

a. Alle maatregelen ter vermindering van aanvaringen moeten worden genomen in overeenstemming met de voorschriften van dit Deel, en dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goed zeemanschap.

b. Elke verandering van koers en/of vaart ter vermindering van aanvaring dient, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg te zijn om gemakkelijk waarneembaar te zijn voor een ander schip waarop met het oog of met behulp van radar wordt waargenomen; een opeenvolging van kleine veranderingen van koers en/of vaart dient te worden vermeden.

c. Indien daarvoor voldoende ruimte is, kan een koersverandering alléén de meest doeltreffende maatregel zijn om te vermijden dat men elkaar te dicht nadert, mits de maatregel bijtijds wordt genomen, de koersverandering ruim is en niet leidt tot een andere situatie waarin men elkaar te dicht nadert.

d. De maatregelen genomen ter vermindering van aanvaring met een ander schip dienen zodanig te zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen dient zorgvuldig te worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel is gepasseerd en goed vrij is.

e. Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie dient een schip vaart te minderen of de vaart er geheel uit te halen door te stoppen of achteruit te slaan.

f.

(i) Een schip dat op grond van een van deze voorschriften de doorvaart of de veilige doorvaart van een ander schip niet mag belemmeren dient, wanneer de omstandigheden zulks vereisen, bijtijds maatregelen te nemen om voldoende ruimte te laten voor de veilige doorvaart van het andere schip.

(ii) Een schip dat de doorvaart of de veilige doorvaart van een ander schip niet mag belemmeren is niet ontheven van deze verplichting als het het andere schip nadert zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat en dient, wanneer het maatregelen neemt, ten volle rekening te houden met de maatregelen die volgens de voorschriften van dit Deel vereist kunnen zijn.

(iii) Een schip waarvan de doorvaart niet mag worden belemmerd

blijft ten volle verplicht de voorschriften van dit Deel na te leven wanneer de twee schepen elkaar naderen zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat.

#### Voorschrift 9. Nauwe vaarwateren

- a. Een schip dat de richting van een nauw vaarwater of vaargeul volgt, dient de buitenzijde van het vaarwater of de vaargeul aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.
- b. Een schip met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilschip mag de doorvaart van een schip dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen niet belemmeren.
- c. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een ander schip varend in een nauw vaarwater of vaargeul niet belemmeren.
- d. Een schip mag een nauw vaarwater of vaargeul niet kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een schip dat slechts in zulk een vaarwater of vaargeul veilig kan varen. Laatstgenoemd schip kan het geluidsein, voorgeschreven in voorschrift 34 (d), gebruiken indien het twijfelt aan de bedoeling van het kruisende schip.
- e.
  - (i) Wanneer in een nauw vaarwater of vaargeul het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het op te lopen schip maatregelen moet nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken, dient het schip dat van plan is op te lopen zijn voornemen kenbaar te maken door het passende sein te geven, voorgeschreven in voorschrift 34(c)(i). Het op te lopen schip dient, indien het instemt, het passende sein te geven, voorgeschreven in voorschrift 34(c)(ii), en maatregelen te nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken. In geval van twijfel kan het de seinen geven, voorgeschreven in voorschrift 34(d).
  - (ii) Dit voorschrift ontheft het oplopende schip niet van zijn verplichting volgens voorschrift 13.
- f. Een schip dat een bocht of een gebied in een nauw vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere schepen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel dient met bijzondere waakzaamheid en voorzichtigheid te varen en het passende sein te geven, voorgeschreven in voorschrift 34(e).
- g. Indien de omstandigheden zulks toelaten, dient een schip het ankeren in een nauw vaarwater te vermijden.

#### Voorschrift 10. Verkeersscheidingsstelsels

- a. Dit voorschrift is van toepassing op door de Organisatie aangenomen verkeersscheidingsstelsels en ontheft schepen niet van hun verplichtingen op grond van enig ander voorschrift.
- b. Een schip dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient:
  - (i) in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan;
  - (ii) voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone;

(iii) in het algemeen een verkeersbaan binnen te varen of te verlaten aan het uiteinde van de baan doch, wanneer de baan aan één van beide zijkanten wordt binnengevaren of verlaten, dient het zulks te doen onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom als uitvoerbaar is.

c. Een schip dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen met een voorliggende koers die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.

d.

(i) Een schip mag een zone voor kustverkeer niet gebruiken wanneer het zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken. Schepen met een lengte van minder dan 20 meter, zeilschepen en schepen bezig met de uitoefening van de visserij mogen de zone voor kustverkeer echter wel gebruiken;

(ii) Niettegenstaande het bepaalde onder (d) (i) mag een schip een zone voor kustverkeer gebruiken wanneer het onderweg is naar of van een haven, een buiten de kust gelegen installatie of constructie, een loodsstation of een andere plaats gelegen binnen de zone voor kustverkeer, of om onmiddellijk gevaar te vermijden.

e. Een schip, geen kruisend schip zijnde, of een schip dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat, mag in het algemeen niet een scheidingszone binnenvaren of een scheidingslijn kruisen behalve:

(i) in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar;

(ii) om de visserij uit te gaan oefenen binnen een scheidingszone.

f. Een schip varend in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.

g. Een schip dient voor zover uitvoerbaar het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden.

h. Een schip dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar is te mijden.

i. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.

j. Een schip met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilschip mag de veilige doorvaart van een werktuiglijk voortbewogen schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.

k. Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie in een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

l. Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met het leggen van, het

plegen van onderhoud aan of het opnemen van een onderzeese kabel, binnen het gebied van een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

## AFDELING II. - GEDRAG VAN SCHEPEN DIE IN ZICHT VAN ELKAAR ZIJN

### Voorschrift 11. Toepassing

De voorschriften in deze Afdeling zijn van toepassing op schepen die in zicht van elkaar zijn.

### Voorschrift 12. Zeilschepen

a. Wanneer twee zeilschepen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, dient één van beide uit te wijken en wel als volgt:

(i) indien beide schepen over verschillende boeg liggen, dient het schip dat over stuurboordsboeg ligt uit te wijken voor het schip dat over bakboordsboeg ligt;

(ii) indien beide schepen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse schip uit te wijken voor het lijwaartse;

(iii) indien een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, dient het daarvoor uit te wijken.

b. In dit voorschrift dient onder loefzijde te worden verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, in geval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die, waarover het grootste langsscheepse zeil bijstaat.

### Voorschrift 13. Oplopen

a. Onafhankelijk van hetgeen in de Voorschriften van Deel B, Afdeling I en II is voorgeschreven, dient elk schip, dat een ander schip oploopt, uit te wijken voor het schip dat opgelopen wordt.

b. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5 graden achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in een zodanige positie met betrekking tot het schip dat opgelopen wordt, dat het des nachts alleen het heklicht van dat schip doch geen van zijn boordlichten zou kunnen zien.

c. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig te handelen.

d. Elke volgende verandering van de peiling tussen de twee schepen kan het oplopende schip niet maken tot een koerskruisend schip in de zin van deze Voorschriften of het ontslaan van de plicht om vrij te blijven van het opgelopen schip totdat het geheel is gepasseerd en goed vrij is.

### Voorschrift 14. Recht tegen elkaar in sturen

a. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar in sturen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dienen beide naar stuurboord van koers te veranderen, zodat zij elkaar aan bakboordszijde voorbijvaren.

b. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip het andere recht of bijna recht vooruit ziet en des nachts de toplichten van het andere schip in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of de beide boordlichten zou kunnen zien en overdag het dienovereenkomstige beeld van het andere schip waarneemt.

c. Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig te handelen.

#### Voorschrift 15. Koers kruisen

Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen schepen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dient het schip dat het andere aan stuurboordszijde van zich heeft, uit te wijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, te vermijden vóór het andere over te lopen.

#### Voorschrift 16. Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

Elk schip dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip dient, voor zover dit mogelijk is, bijtijds ruim voldoende maatregelen te nemen om goed vrij te blijven.

#### Voorschrift 17. Maatregelen van het schip dat koers en vaart moet houden

a.

(i) Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken, dient het andere zijn koers en vaart te behouden,

(ii) Het laatstgenoemde schip mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het schip dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregelen neemt die ingevolge deze Voorschriften zijn voorgeschreven.

b. Indien tengevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is zijn koers en vaart te behouden zich zo dicht bij het andere bevindt, dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, dient het de maatregelen te nemen, die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.

c. Een werktuiglijk voortbewogen schip dat maatregelen neemt overeenkomstig het bepaalde onder (a) (ii) van dit voorschrift ten einde aanvaring te vermijden met een ander werktuiglijk voortbewogen schip dat zijn koers kruist, dient, wanneer de omstandigheden het toelaten, geen koers naar bakboord te wijzigen wanneer dat schip zich aan zijn eigen bakboordszijde bevindt.

d. Dit voorschrift ontheft het schip dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

#### Voorschrift 18. Verantwoordelijkheden van schepen onderling

Behalve waar de voorschriften 9, 10 en 13 anders voorschrijven:

(a) dient een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is uit te wijken voor:

(i) een onmanoeuvrerbaar schip;

(ii) een beperkt manoeuvrerbaar schip;

- (iii) een schip bezig met de uitoefening van de visserij;
  - (iv) een zeilschip;
- (b) dient een zeilschip dat varende is uit te wijken voor:
- (i) een onmanoeuvrerbaar schip;
  - (ii) een beperkt manoeuvrerbaar schip;
  - (iii) een schip bezig met de uitoefening van de visserij;
- (c) dient een schip bezig met de uitoefening van de visserij, voor zover mogelijk, uit te wijken voor:
- (i) een onmanoeuvrerbaar schip;
  - (ii) een beperkt manoeuvrerbaar schip;
- (d)
- (i) dient elk schip, niet zijnde een onmanoeuvrerbaar schip of een beperkt manoeuvrerbaar schip, indien de omstandigheden zulks toelaten, te vermijden de veilige vaart te belemmeren van een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvrerbaarheid, dat de seinen van voorschrift 28 toont;
  - (ii) dient een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvrerbaarheid met bijzondere omzichtigheid te varen, ten volle rekening houdend met zijn bijzondere toestand;
- (e) dient een zich op het water bevindend watervliegtuig in het algemeen ruim vrij te blijven van alle schepen en te vermijden hun vaart te belemmeren. In omstandigheden evenwel waarin er gevaar voor aanvaring bestaat, dient het te handelen overeenkomstig de voorschriften van dit Deel.
- (f)
- i. dient een WIG-tuig tijdens het starten, de landing en de vlucht vlak bij de wateroppervlakte ruim vrij te blijven van alle andere schepen en te vermijden hun vaart te belemmeren;
  - ii. dient een WIG-tuig dat varende is als werktuiglijk voortbewogen schip te handelen overeenkomstig de voorschriften van dit Deel.

### AFDELING III. - GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ BEPERKT ZICHT

#### Voorschrift 19. Gedrag van schepen bij beperkt zicht

- a. Dit voorschrift is van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.
- b. Elk schip dient een veilige vaart aan te houden, aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient zijn machines gereed te hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.
- c. Elk schip dient bij de naleving van de voorschriften van Afdeling I van dit Deel goed rekening te houden met de heersende omstandigheden

en de toestanden van beperkt zicht.

d. Een schip dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander schip ontdekt, dient vast te stellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar te dicht nadert en/of gevaar voor aanvaring bestaat. Is dit het geval, dan dient het tijds maatregelen ter vermindering daarvan te nemen, met dien verstande dat wanneer zulke maatregelen bestaan uit een koersverandering, voor zover mogelijk dient te worden vermeden:

(i) een koersverandering naar bakboord voor een schip voorlijker dan dwars, dat niet is een schip dat wordt opgelopen;

(ii) een koersverandering in de richting van een schip dwars of achterlijker dan dwars.

e. Behalve wanneer is vastgesteld dat er geen gevaar voor aanvaring bestaat, dient elk schip dat schijnbaar voorlijker dan dwars het mistsein van een ander schip hoort of dat een te dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart te verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden. Indien nodig dient de vaart geheel uit het schip te worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig te worden gemanoeuvreed totdat het gevaar voor aanvaring is geweken.

## DEEL C. - LICHTEN EN DAGMERKEN

### Voorschrift 20. Toepassing

a. De voorschriften in dit Deel dienen in alle weersomstandigheden te worden nageleefd.

b. De voorschriften betreffende lichten dienen te worden nageleefd van zonsopkomst tot zonsopkomst en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met de in deze Voorschriften omschreven lichten, hun zichtbaarheid of kenmerkende karakter niet aantasten of het houden van goede uitkijk niet belemmeren.

c. De in deze Voorschriften voorgeschreven lichten dienen, indien zij worden gevoerd, ook te worden getoond van zonsopkomst tot zonsopkomst bij beperkt zicht en mogen in alle andere omstandigheden worden getoond wanneer zulks noodzakelijk wordt geacht.

d. De voorschriften betreffende dagmerken dienen overdag te worden nageleefd.

e. De in deze Voorschriften omschreven lichten en dagmerken dienen te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze Bepalingen.

### Voorschrift 21. Begripsomschrijvingen

a. Onder „toplicht” wordt verstaan een wit licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsrichting, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 22,5 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip.

b. Onder „boofdlichten” wordt verstaan een groen licht aan stuurboordszijde en een rood licht aan bakboordszijde, die elk ononderbroken schijnen over een boog van de horizon van 112,5 graden en zo zijn aangebracht dat zij schijnen van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde. Bij een schip met



een lengte van minder dan 20 meter mogen de boordlichten worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse vertikale vlak in langsrichting.

c. Onder „heklucht" wordt verstaan een wit licht, geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 135 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht achteruit over 67,5 graden naar elke zijde van het schip.

d. Onder „sleeplucht" wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het „heklucht", omschreven onder (c) van dit voorschrift.

e. Onder „rondom zichtbaar licht" wordt verstaan een licht dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 360 graden.

f. Onder „schitterlicht" wordt verstaan een licht dat schittert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van 120 schitteringen of meer per minuut.

#### Voorschrift 22. Zichtbaarheid van lichten

De in deze Voorschriften voorgeschreven lichten dienen een lichtsterkte te hebben zoals aangegeven onder punt 8 van Bijlage I van deze Bepalingen, zodat zij op de volgende minimumafstanden zichtbaar zijn:

(a) voor schepen met een lengte van 50 meter en meer:

- een toplicht, 6 zeemijlen;
- een boordlicht, 3 zeemijlen;
- een heklucht, 3 zeemijlen;
- een sleeplucht, 3 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen;

(b) voor schepen met een lengte van 12 meter en meer, doch minder dan 50 meter:

- een toplicht, 5 zeemijlen; wanneer evenwel de lengte van het schip minder is dan 20 meter, 3 zeemijlen;
- een boordlicht, 2 zeemijlen;
- een heklucht, 2 zeemijlen;
- een sleeplucht, 2 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen;

(c) voor schepen met een lengte van minder dan 12 meter:

- een toplicht, 2 zeemijlen;
- een boordlicht, 1 zeemijl;
- een heklucht, 2 zeemijlen;

- een sleeplicht, 2 zeemijlen;

- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen.

(d) Voor onopvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende schepen of voorwerpen die worden gesleept: - een wit rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen.

Voorschrift 23. Werktuiglijk voortbewogen schepen die varende zijn

a. Een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is dient te tonen:

(i) een toplicht op het voorschip;

(ii) een tweede toplicht achter het toplicht op het voorschip en hoger geplaatst, behalve dat een schip met een lengte van minder dan 50 meter niet verplicht is zulk een licht te tonen, doch het wel mag doen;

(iii) boordlichten;

(iv) een heklicht.

b. Een luchtkussenvaarttuig, varende zonder waterverplaatsing, dient, behalve de lichten voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, een rondom zichtbaar geel schitterlicht te tonen.

c. Een WIG-tuig dient alleen tijdens de start, de landing en de vlucht vlak boven water, behalve de lichten voorgeschreven onder a van dit voorschrift, een rondom zichtbaar rood schitterlicht te tonen.

d.

(i) Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag, in plaats van de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit Voorschrift, een rondom zichtbaar wit licht en de boordlichten tonen;

(ii) een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 7 meter en waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijl per uur mag, in plaats van de lichten voorgeschreven onder (a) van dit Voorschrift, een rondom zichtbaar wit licht tonen en dient, indien uitvoerbaar, ook boordlichten te tonen;

(iii) het toplicht of het rondom zichtbaar wit licht van een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag uit het midscheeps verticale vlak in langsrichting worden geplaatst, indien plaatsing in dit vlak niet uitvoerbaar is, mits de boordlichten worden gecombineerd in één lantaarn, die gevoerd dient te worden in het midscheeps verticale vlak in langsrichting of nabij hetzelfde langsscheepse vlak als waarin het toplicht of het rondom zichtbaar wit licht zich bevindt.

Voorschrift 24. Slepen en duwen

a. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient bij het slepen te tonen:

(i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere. Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het slepende schip tot het uitende van de sleep, meer is dan 200

meter, drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar;

(ii) boordlichten;

(iii) een heklicht;

(iv) een sleeplicht loodrecht boven het heklicht;

(v) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.

b. Wanneer een duwend schip en een schip dat wordt geduwd vast aan elkaar zijn verbonden in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen schip en de in voorschrift 23 voorgeschreven lichten te tonen.

c. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient, wanneer het duwt of langs zij sleept, behalve in het geval van een samengestelde eenheid, te tonen:

(i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere;

(ii) boordlichten;

(iii) een heklicht.

d. Een werktuiglijk voortbewogen schip waarop het bepaalde onder (a) of (c) van dit voorschrift van toepassing is, dient ook te voldoen aan voorschrift 23 (a) (ii).

e. Een schip of voorwerp dat wordt gesleept, anders dan die genoemd onder (g) van dit Voorschrift, dient te tonen:

(i) boordlichten;

(ii) een heklicht;

(iii) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.

f. Vooropgesteld dat in één groep geduwde of langs zij gesleepte schepen wat betreft het voeren van lichten beschouwd dienen te worden als één schip,

(i) dient een geduwd schip dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop boordlichten te tonen;

(ii) dient een langs zij gesleept schip een heklicht en voorop boordlichten te tonen.

g. Een onopvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke schepen of voorwerpen die worden gesleept, dienen te tonen:

(i) indien de breedte minder dan 25 meter bedraagt, een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij de voorzijde en één aan of nabij de achterzijde, met uitzondering van dracones die geen licht aan of nabij de voorzijde behoeven te tonen;

(ii) indien de breedte 25 meter of meer bedraagt, tevens twee rondom zichtbare witte lichten aan of nabij de zijden ter plaatse

van de grootste breedte;

(iii) indien de lengte meer dan 100 meter bedraagt, tevens rondom zichtbare witte lichten tussen de lichten voorgeschreven onder (i) en (ii), zodat de onderlinge afstand tussen de lichten niet meer bedraagt dan 100 meter;

(iv) een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van het laatste schip of voorwerp dat wordt gesleept en indien de lengte van de sleep meer bedraagt dan 200 meter tevens een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien en zo ver mogelijk naar voren geplaatst.

h. Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een gesleept schip of voorwerp de onder (e) of (g) van dit Voorschrift voorgeschreven lichten of dagmerken te tonen, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om het gesleepte schip of voorwerp te verlichten of althans de aanwezigheid van een zodanig schip of voorwerp aan te duiden.

i. Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een schip dat gewoonlijk niet voor sleepwerkzaamheden wordt gebezigd, de onder (a) of (c) van dit Voorschrift voorgeschreven lichten te tonen, behoeft dat schip deze lichten niet te tonen bij het slepen van een ander schip dat in nood verkeert of anderszins hulp behoeft. Om het verband aan te duiden tussen het slepende schip en het gesleepte schip, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen zoals toegestaan volgens voorschrift 36, in het bijzonder door de sleepdraad te verlichten.

Voorschrift 25. Zeilschepen die varende zijn en schepen voortbewogen door riemen

a. Een zeilschip dat varende is, dient te tonen:

(i) boordlichten;

(ii) een heklicht.

b. Op een zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter mogen de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kan worden gezien.

c. Een zeilschip dat varende is, mag, behalve de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare lichten tonen, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen. Deze lichten mogen evenwel niet worden getoond te zamen met de gecombineerde lantaarn, toegestaan onder (b) van dit voorschrift.

d.

(i) Een zeilschip met een lengte van minder dan 7 meter dient, indien uitvoerbaar, de lichten, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift, te tonen, maar indien het zulks niet doet, dient het een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn die een wit licht geven, gereed te houden en tijdig genoeg te tonen om aanvaring te voorkomen.

(ii) Een door riemen voortbewogen schip mag de in dit voorschrift voor zeilschepen voorgeschreven lichten tonen, maar indien het

zulks niet doet, dient het een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn die een wit licht geven, gereed te houden en tijdig genoeg te tonen om aanvaring te voorkomen.

e. Een schip dat onder zeil is doch tevens werktuiglijk wordt, voortbewogen, dient op het voorschip, waar deze het best kan worden gezien, een kegel met de punt naar beneden te tonen.

#### Voorschrift 26. Vissersschepen

a. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij, varende of ten anker liggende, mag alleen de in dit voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken tonen.

b. Een schip bezig met de uitoefening van de treilvisserij, waaronder wordt verstaan het voortslepen door het water van een treil of een ander soort vistuig, dient te tonen:

(i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere;

(ii) een toplicht achter het rondom zichtbare groene licht en hoger geplaatst; een schip met een lengte van minder dan 50 meter is niet verplicht een zodanig licht te tonen, maar mag het wel doen;

(iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

c. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij, niet zijnde de treilvisserij, dient te tonen:

(i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere;

(ii) wanneer het vistuig meer dan 150 meter, horizontaal gerekend, in zee uitstaat, in de richting van het vistuig een rondom zichtbaar wit licht of een kegel met de punt naar boven;

(iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

d. De in Bijlage II van deze Bepalingen beschreven aanvullende seinen gelden voor een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de onmiddellijke nabijheid van andere schepen bezig met de uitoefening van de visserij.

e. Een schip dat niet bezig is met de uitoefening van de visserij mag de lichten of dagmerken voorgeschreven in dit voorschrift niet tonen, maar alleen die voorgeschreven voor een schip van zijn lengte.

#### Voorschrift 27. Onmanoeuvrerbare schepen en beperkt manoeuvreerbare schepen

a. Een onmanoeuvrerbaar schip dient te tonen:

(i) twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

(ii) twee ballen of soortgelijke dagmerken, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien;

(iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

b. Een beperkt manoeuvreerbaar schip, behalve een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden, dient te tonen:

(i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;

(ii) drie dagmerken, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste dagmerk dienen ballen en het middelste dient een ruitvormig dagmerk te zijn;

(iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) voorgeschreven lichten, tevens een toplicht of toplichten, boordlichten en een heklicht;

(iv) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten of dagmerken, voorgeschreven onder (i) en (ii), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in voorschrift 30.

c. Een werktuiglijk voortbewogen schip, bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard, dat daardoor het slepende schip en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen, dient, behalve de lichten of dagmerken, voorgeschreven in Voorschrift 24(a), tevens de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (b) (i) en (ii) van dit Voorschrift.

d. Een beperkt manoeuvreerbaar schip bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water dient de lichten en dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (b) (i), (ii) en (iii) van dit voorschrift en tevens, wanneer er een versperring aanwezig is, te tonen:

(i) twee rondom zichtbare rode lichten of twee ballen, loodrecht ten opzichte van elkaar, om de kant aan te duiden waar de versperring zich bevindt;

(ii) twee rondom zichtbare groene lichten of twee ruitvormige dagmerken, het ene loodrecht onder het andere, om de kant aan te duiden waar een ander schip voorbij kan varen;

(iii) wanneer het ten anker ligt, de in dit Voorschrift voorgeschreven lichten of dagmerken in plaats van de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Voorschrift 30.

e. Wanneer het door de afmetingen van een schip dat bezig is met duikwerkzaamheden onuitvoerbaar is alle lichten en dagmerken, voorgeschreven onder (d) van dit Voorschrift te tonen, dient het volgende te worden getoond:

(i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;

(ii) een van niet buigzaam materiaal vervaardigde afbeelding van de internationale seinvlag „A" van ten minste 1 meter hoogte. Er dienen maatregelen te worden genomen opdat dit merk van alle kanten te onderkennen is.

f. Een schip, bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen schip, voorgeschreven in Voorschrift 23, of de lichten of het dagmerk voor een schip dat ten anker ligt, voorgeschreven in Voorschrift 30, al naar gelang hetgeen van toepassing is, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen. Eén van deze lichten of dagmerken dient nabij de top van de voormast te worden getoond en één aan elk uiteinde van de ra van de voormast. Deze lichten of dagmerken geven aan dat het voor andere schepen gevaarlijk is het mijnenopruimingsvaartuig dichter te naderen dan 1000 meter.

g. Schepen met een lengte van minder dan 12 meter, uitgezonderd schepen, bezig met duikwerkzaamheden, behoeven de in dit Voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken niet te tonen.

h. De in dit voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken zijn niet bedoeld voor schepen in nood die hulp verlangen. Noodseinen zijn vermeld in Bijlage IV van deze Bepalingen.

#### Voorschrift 28. Schepen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid

Een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid mag, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen schip, voorgeschreven in voorschrift 23, drie rondom zichtbare rode lichten tonen, loodrecht ten opzichte van elkaar, of een cylinder, daar waar deze het best kunnen worden gezien.

#### Voorschrift 29. Loodsvaartuigen

a. Een schip bezig met de uitoefening van de loodsdienst dient te tonen:

(i) aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;

(ii) wanneer het varende is, tevens boordlichten en een heklicht;

(iii) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten, voorgeschreven onder (i), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Voorschrift 30 voor ten anker liggende schepen.

b. Een loodsvaartuig dat niet bezig is met de uitoefening van de loodsdienst dient de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven voor een schip van zijn soort en lengte.

#### Voorschrift 30. Ten anker liggende en aan de grond zittende schepen

a. Een ten anker liggend schip dient te tonen, waar deze het best kunnen worden gezien:

(i) op het voorschip een rondom zichtbaar wit licht of een bal;

(ii) aan of bij het hek en lager dan het onder (i) voorgeschreven licht, een rondom zichtbaar wit licht.

- b. Een schip met een lengte van minder dan 50 meter mag in plaats van de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, één rondom zichtbaar wit licht tonen, daar waar dit het best kan worden gezien.
- c. Een ten anker liggend schip met een lengte van 100 meter of meer moet, en elk ander ten anker liggend schip mag, tevens de beschikbare werklichten of gelijkwaardige lichten gebruiken om zijn dekken te verlichten.
- d. Een schip dat aan de grond zit dient de lichten, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift te tonen en tevens, daar waar deze het best kunnen worden gezien:
- (i) twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht onder het andere;
  - (ii) drie ballen, loodrecht ten opzichte van elkaar.
- e. Een schip met een lengte van minder dan 7 meter, wanneer het ten anker ligt, niet in of vlak bij een nauw vaarwater, vaargeul of ankergebied of daar waar andere schepen gewoonlijk varen, is niet verplicht de lichten of dagmerk te tonen, voorgeschreven onder (a) en (b) van dit Voorschrift.
- f. Een schip met een lengte van minder dan 12 meter, dat aan de grond zit, is niet verplicht de onder (d) (i) en (ii) van dit Voorschrift voorgeschreven lichten of dagmerken te tonen.

#### Voorschrift 31. Watervliegtuigen

Wanneer het voor een watervliegtuig of een WIG-tuig niet uitvoerbaar is de lichten en dagmerken te tonen met de kenmerkende eigenschappen of op de plaatsen, voorgeschreven in de voorschriften van dit Deel, dient het lichten en dagmerken te tonen die deze in kenmerkende eigenschappen en plaatsing zoveel mogelijk benaderen.

#### DEEL D. - GELUID- EN LICHTSEINEN

##### Voorschrift 32. Begripsomschrijvingen

- a. Het woord „fluit” betekent elk geluidsein voortbrengend toestel dat de voorgeschreven stoten kan voortbrengen en dat voldoet aan de eisen vermeld in Bijlage III van deze Bepalingen.
- b. De uitdrukking „korte stoot” betekent een stoot van ongeveer één seconde duur.
- c. De uitdrukking „lange stoot” betekent een stoot van vier tot zes seconden duur.

##### Voorschrift 33. Middelen voor geluidseinen

- a. Een schip met een lengte van 12 meter of meer dient te zijn voorzien van een f.uit; een schip met een lengte van 20 meter of meer dient naast de f.uit tevens te zijn voorzien van een klok; een schip met een lengte van 100 meter of meer dient tevens te zijn voorzien van een gong, waarvan de toon en het geluid niet kunnen worden verward met die van de klok. De f.uit, klok en gong dienen te voldoen aan de eisen vermeld in Bijlage III van deze voorschriften. De klok of de gong of beide mogen worden vervangen door andere middelen die dezelfde onderscheidenlijke geluidskennmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de voorgeschreven seinen door bediening met de hand te geven.



b. Een schip met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht de toestellen voor het geven van geluidseinen, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, aan boord te hebben, doch indien het deze niet heeft, dient het te zijn voorzien van een ander middel voor het geven van een doelmatig geluidsein.

#### Voorschrift 34. Manoeuvreeer- en waarschuwingseinen

a. Wanneer schepen in zicht van elkaar zijn, dient een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, indien het handelt zoals in deze Voorschriften is toegestaan of voorgeschreven, deze handeling kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:

- één korte stoot om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar stuurboord”;

- twee korte stoten om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar bakboord”;

- drie korte stoten om aan te geven: „Ik sla achteruit”.

b. Een schip mag de onder (a) van dit voorschrift voorgeschreven fluitseinen aanvullen met lichtseinen, die afhankelijk van de omstandigheden worden herhaald, terwijl de handeling wordt uitgevoerd:

(i) deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

- één schittering om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar stuurboord”;

- twee schitteringen om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar bakboord”;

- drie schitteringen om aan te geven: „Ik sla achteruit”;

(ii) de duur van elke schittering dient ongeveer één seconde te zijn, de tussenpoos tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tussenpoos tussen de achtereenvolgende seinen niet minder dan tien seconden;

(iii) het voor dit sein gebruikte licht dient, indien aangebracht, een rondom zichtbaar wit licht te zijn, zichtbaar op een afstand van ten minste 5 zeemijlen, en dient te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze Bepalingen.

c. Wanneer in zicht van elkaar in een nauw vaarwater of vaargeul:

(i) dient een schip dat voornemens is een ander op te lopen overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9 (e) (i) zijn voornemen kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:

- twee lange stoten gevolgd door een korte stoot om aan te geven: „Ik ben van plan u op te lopen aan uw stuurboordszijde”;

- twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten om aan te geven: „Ik ben van plan u op te lopen aan uw bakboordszijde”;

(ii) dient het schip dat opgelopen wordt, wanneer het handelt overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9 (e) (i) zijn

instemming kenbaar te maken door het volgende sein met zijn fluit:

- een lange, een korte, een lange en een korte stoot in die volgorde.

d. Wanneer schepen die in zicht van elkaar zijn elkaar naderen en om welke reden dan ook één van de schepen de voornemens of handelingen van het andere niet begrijpt, of eraan twijfelt dat het andere schip voldoende handelingen verricht om een aanvaring te vermijden, dient het in twijfel verkerende schip zijn twijfel onmiddellijk kenbaar te maken door ten minste vijf korte stoten op de fluit in snelle opeenvolging.

Dit sein mag worden aangevuld met een lichtsein van ten minste vijf korte schitteringen in snelle opeenvolging.

e. Een schip dat een bocht of een gebied van een vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere schepen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel, dient een lange stoot te geven. Dit sein dient door een naderend schip dat zich rond de bocht of achter het tussenliggende obstakel bevindt en het sein hoort, te worden beantwoord met een zelfde sein.

f. Indien op een schip fluiten zijn aangebracht op een onderlinge afstand van meer dan 100 meter, mag slechts één fluit worden gebruikt voor het geven van manoeuvreer- en waarschuwingseinen.

#### Voorschrift 35. Geluidseinen bij beperkt zicht

In of nabij een gebied met beperkt zicht dienen, zowel overdag als des nachts, de in dit voorschrift voorgeschreven seinen als volgt te worden gebruikt:

(a) Een werktuiglijk voortbewogen schip dat vaart door het water loopt, dient met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot te geven.

(b) Een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, dient wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten twee opeenvolgende lange stoten te geven, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.

(c) Een onmanoeuvrbaar schip, een beperkt manoeuvrbaar schip, een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvrbaarheid, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij en een schip dat een ander schip sleept of duwt, dient, in plaats van de seinen, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten drie opeenvolgende stoten te geven, namelijk een lange stoot gevolgd door twee korte stoten.

(d) Een schip, bezig met de uitoefening van de visserij, dat ten anker ligt en een beperkt manoeuvrbaar schip dat ten anker liggend werkzaamheden uitvoert, dient, in plaats van de seinen voorgeschreven onder (g) van dit Voorschrift, het sein te geven, voorgeschreven onder (c) van dit Voorschrift.

(e) Een schip dat gesleept wordt of, indien meer dan één schip wordt gesleept het laatste schip van de sleep, dient, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten vier achtereenvolgende stoten te geven, namelijk een lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien uitvoerbaar dient dit sein te worden gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

- (f) Wanneer een duwend schip en een schip dat wordt geduwd vast verbonden zijn in een samengestelde eenheid dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen schip en dienen zij de seinen te geven, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift.
- (g) Een ten anker liggend schip dient, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden de klok snel te luiden. Op een schip met een lengte van 100 meter of meer dient de klok te worden geluid op het voorschip en onmiddellijk na het luiden van de klok dient de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel te worden geluid op het achterschip. Een ten anker liggend schip mag tevens drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een korte, een lange en een korte stoot, om een naderend schip te waarschuwen voor zijn positie en voor de mogelijkheid van aanvaring.
- (h) Een schip dat aan de grond zit, dient het sein met de klok en indien vereist het sein met de gong te geven, voorgeschreven onder (g) van dit voorschrift en dient bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok te geven onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Een schip dat aan de grond zit mag tevens een passend fluitsein geven.
- (i) Een schip van 12 meter of meer doch minder dan 20 meter in lengte is niet verplicht de klokseinen te geven zoals voorgeschreven in de paragrafen g en h van dit Voorschrift. Echter, indien het deze klokseinen niet geeft, dient het een ander doelmatig sein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.
- (j) Een schip met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht de bovengenoemde seinen te geven, doch indien het deze niet geeft, dient het een ander doelmatig geluidsein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.
- (k) Een loodsvaartuig bezig met de uitoefening van de loodsdienst mag, behalve de seinen, voorgeschreven onder (a), (b) of (g) van dit voorschrift, tevens een herkenningsein geven, bestaande uit vier korte stoten.

#### Voorschrift 36. Seinen om de aandacht te trekken

Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip mag elk schip licht- of geluidseinen geven die niet kunnen worden gehouden voor een sein dat elders in deze Voorschriften moet of mag worden gegeven, of mag het zijn zoeklicht laten schijnen in de richting van het gevaar, zonder daardoor een ander schip te hinderen of in verwarring te brengen. Elk licht dat gebruikt wordt om de aandacht van een ander schip te trekken, dient van zodanige aard te zijn dat het niet voor een navigatiemerk kan worden gehouden. Voor de toepassing van dit Voorschrift dient het gebruik van zeer felle schitter- of zwaailichten, zoals „strobe“-lichten, te worden vermeden.

#### Voorschrift 37. Noodseinen

Wanneer een schip in nood verkeert en hulp verlangt, dient het de seinen, beschreven in Bijlage IV van deze Bepalingen, te gebruiken of te tonen.

#### DEEL E. - VRIJSTELLINGEN

#### Voorschrift 38. Vrijstellingen

Elk schip (of elke klasse van schepen) waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt vóór het van

kracht worden van deze Voorschriften, kan, mits dit (of deze) voldoet aan de eisen van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1960, als volgt worden vrijgesteld van de naleving van deze Voorschriften:

- (a) het aanbrengen van lichten met een zichtbaarheid zoals voorgeschreven in voorschrift 22, tot vier jaar na de datum van het van kracht worden van deze Voorschriften;
- (b) het aanbrengen van lichten die voldoen aan de eisen inzake de kleuren, voorgeschreven onder punt 7 van Bijlage I van deze Bepalingen, tot vier jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften;
- (c) het verplaatsen van lichten voortvloeiend uit de herleiding van Engelse in metrieke maten en het afronden van maten, permanente vrijstelling;
- (d)
  - (i) het verplaatsen van toplichten op schepen met een lengte van minder dan 150 meter, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3 (a) van Bijlage I van deze Bepalingen, permanente vrijstelling;
  - (ii) het verplaatsen van toplichten op schepen met een lengte van 150 meter en meer, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3 (a) van Bijlage I van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften;
- (e) het verplaatsen van toplichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 2 (b) van Bijlage I van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften;
- (f) het verplaatsen van boordlichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder de punten 2 (g) en 3 (b) van Bijlage I van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften;
- (g) de eisen inzake toestellen voor het geven van geluidseinen, voorgeschreven in Bijlage III van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften.
- (h) Het verplaatsen van rondom zichtbare lichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 9(b) van Bijlage I bij deze Bepalingen, permanente vrijstelling.

## BIJLAGE I. PLAATSING EN TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN LICHTEN EN DAGMERKEN

### 1. Begripsomschrijving

De uitdrukking „hoogte boven de romp" betekent de hoogte boven het bovenste doorlopende dek. Deze hoogte dient te worden gemeten vanaf een positie die loodrecht onder de plaats van het licht is gelegen.

### 2. Hoogte en onderlinge afstand van lichten

a. Op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 20 meter of meer dienen de toplichten als volgt te worden geplaatst:

- (i) het voorste toplicht, of indien slechts één toplicht wordt gevoerd dit ene licht, op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp en, indien de breedte van het p meer is dan 6 meter, op een hoogte boven de romp die niet minder is dan deze breedte, met dien verstande echter dat dit licht niet hoger dan

12 meter boven de romp behoeft te worden geplaatst;

(ii) wanneer twee toplichten worden gevoerd, dient het achterste, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger te zijn geplaatst dan het voorste.

- b. De loodrechte afstand tussen de toplichten van werktuiglijk voortbewogen schepen dient zodanig te zijn dat in alle toestanden waarbij het schip geen abnormale stuurlast heeft, het achterste licht boven en gescheiden van het voorste licht kan worden gezien vanaf de waterspiegel op een afstand van 1000 meter van de voorsteven.
- c. Het toplicht van een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 12 meter of meer, doch minder dan 20 meter dient te worden geplaatst op een hoogte boven het potdeksel van niet minder dan 2,5 meter.
- d. Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag het hoogste licht voeren op een hoogte boven het potdeksel van minder dan 2,5 meter. Wanneer echter behalve een toplicht tevens boordlichten en een heklicht worden gevoerd, of wanneer behalve de boordlichten het rondom zichtbare licht, voorgeschreven in voorschrift 23(c) (i) wordt gevoerd, dient het toplicht of het rondom zichtbare licht ten minste 1 meter hoger dan de boordlichten te worden gevoerd.
- e. Eén van de twee of drie toplichten, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, bezig met het slepen of duwen van een ander schip, dient op dezelfde plaats als het voorste toplicht of het achterste toplicht te zijn aangebracht, met dien verstande dat het onderste achtertoplicht, wanneer gevoerd aan de achtermast, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger dan het voorste toplicht dient te zijn aangebracht.
- f.
- (i) Het toplicht of de toplichten, voorgeschreven in Voorschrift 23(a) dient (dienen) boven en vrij van alle andere lichten en afschermende scheepsdelen te zijn geplaatst, behalve in het geval zoals omschreven onder punt (f) (ii).
- (ii) Indien het onuitvoerbaar is de rondom zichtbare lichten, voorgeschreven in Voorschrift 27(b) (i) of Voorschrift 28, onder de toplichten te tonen, mogen zij boven het (de) achtertoplicht(en) of loodrecht ten opzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achtertoplicht(en) getoond worden, mits in het laatste geval aan de eisen onder punt 3(c) van deze Bijlage wordt voldaan.
- g. De boordlichten van een werktuiglijk voortbewogen schip dienen te zijn geplaatst op een hoogte boven de romp van niet meer dan driekwart van de hoogte van het voorste toplicht. Zij mogen niet zo laag zijn geplaatst dat hun doelmatigheid wordt verstoord door deklichten.
- h. De boordlichten dienen, indien gecombineerd in één lantaarn en gevoerd op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 20 meter, niet minder dan 1 meter onder het toplicht te zijn geplaatst.
- i. Wanneer de Voorschriften bepalen dat er twee of drie lichten loodrecht ten opzichte van elkaar dienen te worden gevoerd, dient de onderlinge afstand tussen deze lichten als volgt te zijn:
- (i) op een schip met een lengte van 20 meter of meer enen deze

lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan 2 meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 4 meter boven de romp te zijn geplaatst;

(ii) op een schip met een lengte van minder dan 20 meter dienen zodanige lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan één meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 2 meter boven het potdeksel te zijn geplaatst;

(iii) wanneer drie lichten worden gevoerd dienen zij op gelijke onderlinge afstanden te zijn geplaatst.

j. Het onderste van de twee rondom zichtbare lichten, voorgeschreven voor een schip bezig met de uitoefening van de visserij, dient te zijn geplaatst op een hoogte boven de boordlichten van niet minder dan tweemaal de afstand tussen de twee loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatste lichten.

k. Wanneer in overeenstemming met Voorschrift 30(a)(i) voor een ten anker liggend schip twee lichten worden gevoerd, dient het voorste niet minder dan 4,5 meter boven het achterste te zijn geplaatst. Op een schip met een lengte van 50 meter of meer dient dit voorste licht op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp te zijn geplaatst.

### 3. Horizontale afstand tussen lichten en hun onderlinge plaatsing

a. Wanneer voor een werktuiglijk voortbewogen schip twee toplichten zijn voorgeschreven, dient de horizontale afstand tussen deze lichten niet minder te zijn dan de helft van de lengte van het schip, doch deze afstand behoeft niet meer dan 100 meter te zijn. Het voorste licht dient te zijn geplaatst op een afstand vanaf de voorsteven van niet meer dan een kwart van de lengte van het schip.

b. Op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 20 meter of meer mogen de boordlichten niet worden aangebracht vóór de voortoplichten. Zij dienen te zijn geplaatst aan of nabij de zijde van het schip.

c. Wanneer de lichten, voorgeschreven in Voorschrift 27(b) (i) of Voorschrift 28 loodrecht ten opzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achtertoplicht(en) zijn geplaatst, dienen deze rondom zichtbare lichten op een horizontale afstand van niet minder dan 2 meter, gerekend vanaf het midscheepse verticale vlak in langsrichting te zijn geplaatst in dwarsscheepse richting.

d. Wanneer voor een werktuiglijk voortbewogen schip slechts een toplicht is voorgeschreven, dient dit licht voorlijk van de midscheeps te worden getoond, met die uitzondering dat een schip met een lengte van minder dan 20 meter dit licht niet voorlijk van de midscheeps behoeft te tonen, maar het zo ver naar voren dient te tonen als praktisch uitvoerbaar is.

### 4. Bijzonderheden inzake plaatsing van lichten die een richting aangeven op vissersschepen en schepen bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water

a. Het licht dat de richting aangeeft van het uitstaande vistuig van een schip bezig met de uitoefening van de visserij, voorgeschreven in voorschrift 26 (c) (ii), dient te zijn geplaatst op een horizontale afstand van niet minder dan 2 meter en niet meer dan 6 meter, gerekend vanaf de twee rondom zichtbare rode en witte lichten. Dit licht mag

niet hoger zijn geplaatst dan het rondom zichtbare witte licht, voorgeschreven in voorschrift 26 (c) (i) en niet lager dan de boordlichten.

b. De lichten en dagmerken op een schip bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water, welke de kant aangeven waar het vaarwater niet vrij is en de kant waar veilig voorbij gevaren kan worden, voorgeschreven in voorschrift 27 (d) (i) en (ii), dienen te zijn geplaatst op de grootst mogelijke horizontale afstand, doch in geen geval minder dan 2 meter, gerekend vanaf de lichten of dagmerken, voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en (ii). In geen geval dient het bovenste licht of het bovenste dagmerk op een grotere hoogte te zijn geplaatst dan het onderste van de drie lichten of het onderste van de dagmerken, voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en (ii).

## 5. Schermen voor boordlichten

De boordlichten van schepen met een lengte van 20 meter of meer dienen aan de binnenzijde te zijn voorzien van dofzwart geschilderde schermen, die voldoen aan de eisen onder punt 9 van deze Bijlage. Op schepen met een lengte van minder dan 20 meter dienen de boordlichten, indien nodig om te voldoen aan de eisen onder punt 9 van deze Bijlage, te zijn voorzien van dofzwart geschilderde schermen. Bij een gecombineerde lantaarn met een enkel staand filament en een zeer smalle scheiding tussen het groene en het rode gedeelte, behoeven geen schermen aan de buitenzijde te zijn aangebracht.

## 6. Dagmerken

a. De dagmerken dienen zwart te zijn en de volgende afmetingen te hebben:

(i) een bal dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter;

(ii) een kegel dient een grondvlak te hebben met een middellijn van ten minste 0,6 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;

(iii) een cylinder dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;

(iv) een ruit dient te bestaan uit twee kegels zoals omschreven in (ii) die het grondvlak gemeen hebben.

b. De loodrechte afstand tussen dagmerken dient ten minste 1,5 meter te zijn.

c. In een schip met een lengte van minder dan 20 meter mogen dagmerken met kleinere afmetingen, doch passend bij de grootte van het schip, worden gebruikt en mag de tussenruimte dienovereenkomstig worden verminderd.

## 7. Eisen inzake de kleuren van lichten

De kleursoort van alle navigatielichten dient overeen te komen met de onderstaande normen, die gelegen zijn binnen de grenzen van het gebied van het diagram dat voor elke kleur is aangegeven door de Internationale Commissie voor Verlichting (CIE).

De grenzen van het gebied voor elke kleur worden bepaald door het aangeven van de coördinaten van de hoekpunten die als volgt zijn:

(i) Wit

X 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

(ii) Groen

X 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

(iii) Rood

X 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

(iv) Geel

X 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

## 8. Lichtsterkte

(a) De minste lichtsterkte van de lichten dient te worden berekend aan de hand van de formule:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

waarin voorstelt:

I: de bedrijfslichtsterkte in candela's;

T:  $2 \times 10^{-7}$ , zijnde de verlichtingsdrempelwaarde van het oog in lux;

D: de zichtbaarheid van het licht in zeemijlen;

K: de factor voor atmosferische doorlating.

Voor voorgeschreven lichten wordt de waarde van K gesteld op 0,8, overeenkomend met een meteorologisch zicht van ongeveer 13 zeemijlen.

(b) Een keuze uit de aan de hand van de formule berekende cijfers wordt gegeven in de onderstaande tabel:

Zichtbaarheid van het licht in zeemijlen      Lichtsterkte van het licht in candela's  
bij K = 0,8

D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Noot: De maximum lichtsterkte van navigatielichten dient te worden beperkt ter vermindering van hinderlijke verblinding. Hiervoor mag geen gebruik worden gemaakt van een variabele lichtsterkte regelaar.

## 9. Horizontale sectoren

a.

(i) Boordlichten zoals aangebracht op het schip dienen in de richting recht vooruit de vereiste minste lichtsterkte te hebben. De lichtsterkte moet zodanig afnemen, dat tussen 1 en 3 graden buiten de voorgeschreven voorste sectorgrenzen vrijwel geen licht



meer waarneembaar is.

(ii) Voor heklampen en toplichten en voor boordlichten bij 22,5 graden achterlijker dan dwars dienen de vereiste minste lichtsterkten te worden gehandhaafd over de boog van de horizon tot 5 graden binnen de in voorschrift 21 voorgeschreven sectorgrenzen. Vanaf 5 graden binnen deze voorgeschreven sectorgrenzen mag de lichtsterkte afnemen met 50 procent tot aan de voorgeschreven sectorgrenzen; zij dient daarna geleidelijk af te nemen en wel zodanig, dat bij niet meer dan 5 graden buiten de sectorgrenzen bij 22,5 graden achterlijker dan dwars vrijwel geen licht meer waarneembaar is.

b.

(i) Rondom zichtbare lichten dienen zo te worden aangebracht dat zij niet door masten, stengen of scheepsdelen over een boog van meer dan 6 graden worden afgeschermd; lichten, voorgeschreven in voorschrift 30 voor ten anker liggende schepen, behoeven evenwel niet op een onredelijke hoogte boven de romp te zijn aangebracht.

(ii) Indien het niet uitvoerbaar is aan letter b) i) van dit punt te voldoen door slechts een rondom zichtbaar licht te tonen, dienen twee rondom zichtbare lichten te worden gebruikt, die op passende wijze zijn geplaatst of afgeschermd zodat zij, voor zover uitvoerbaar, op een afstand van een mijl als één licht toeschijnen.

## 10. Verticale sectoren

a. De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten, met uitzondering van de lichten op zeilschepen die varende zijn, dienen zodanig te zijn dat:

(i) in ieder geval de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd in de gehele sector van 5 graden boven tot 5 graden onder het horizontale vlak;

(ii) in ieder geval 60 procent van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 7,5 graden boven en tot 7,5 graden onder het horizontale vlak.

b. De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten op zeilschepen die varende zijn dienen zodanig te zijn dat:

(i) in ieder geval de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd in de gehele sector van 5 graden boven tot 5 graden onder het horizontale vlak;

(ii) in ieder geval 50 procent van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 25 graden boven tot 25 graden onder het horizontale vlak.

c. Bij niet-elektrische lichten dient zo goed mogelijk aan deze eisen te worden voldaan.

## 11. Lichtsterkte van niet-elektrische lichten

Niet-elektrische lichten dienen voorzover uitvoerbaar te voldoen aan de eisen van minste lichtsterkte zoals aangegeven in de tabel onder punt 8 van deze Bijlage.

## 12. Manoeuvrerlicht

Ongeacht het bepaalde onder punt 2 (f) van deze Bijlage dient het manoeuvreerlicht beschreven in voorschrift 34 (b) in hetzelfde verticale vlak te zijn geplaatst als het toplicht of de toplichten en, waar uitvoerbaar, ten minste 2 meter hoger dan het voortoplicht, met dien verstande dat het ten minste 2 meter hoger of lager dan het achtertoplicht dient te worden gevoerd. Op een schip waar slechts één toplicht wordt gevoerd, dient het manoeuvreerlicht, indien aangebracht, te worden gevoerd daar waar dit het best kan worden gezien en ten minste 2 meter hoger dan het toplicht.

### 13. Snelle schepen<sup>1</sup>)[5]

- a. Het toplicht van een snel schip kan worden geplaatst op een hoogte die in verhouding met de breedte van het schip geringer is dan die voorgeschreven in punt 2a.i van deze Bijlage, mits de basishoek van de gelijkbenige driehoeken gevormd door de boordlichten en het toplicht, van voren gezien, niet kleiner is dan 27°.
- b. Op snelle schepen met een lengte van 50 meter of meer, mag de loodrechte afstand tussen het voortoplicht en het achtertoplicht van 4,5 meter zoals voorgeschreven in punt 2a.ii van deze Bijlage worden gewijzigd, mits deze afstand niet kleiner is dan de waarde bepaald met de volgende formule:

$$y = (a + 17?)C / 1000 + 2$$

waarbij:

y de hoogte is van het achtertoplicht boven het voortoplicht in meters;

a de hoogte is van het voortoplicht boven de wateroppervlakte tijdens de vaart in meters;

? de trim is tijdens de vaart in graden;

C de horizontale afstand is tussen de toplichten in meters.

## BIJLAGE II. AANVULLENDE SEINEN YOOR VISSERSSCHEPEN DIE IN ELKAARS NABIJHEID VISSSEN

### 1. Algemeen

De hierin genoemde lichten dienen, indien getoond op grond van voorschrift 26 (d), te zijn geplaatst daar waar zij het best kunnen worden gezien. De afstand tussen deze lichten dient ten minste 0,9 meter te zijn, doch zij dienen lager te zijn geplaatst dan de lichten, voorgeschreven in voorschrift 26 (b) (i) en (c) (i). De lichten dienen rondom zichtbaar te zijn op een afstand van ten minste 1 zeemijl, doch op een kleinere afstand dan de in deze Voorschriften voor vissersschepen voorgeschreven lichten.

### 2. Seinens voor treilers

a. Schepen met een lengte van 20 meter of meer, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of zij een bodemtreil of een pelagische treil gebruiken, dienen te tonen:

(i) bij het uitzetten van de netten: twee witte lichten, het ene loodrecht onder het andere;

(ii) bij het binnenhalen van de netten: een wit licht loodrecht boven een rood licht;

(iii) wanneer het net vastzit aan een obstakel: twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.

b. Elk schip met een lengte van 20 meter of meer, bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, dient te tonen:

(i) des nachts, een zoeklicht naar voren gericht en in de richting van het andere schip van het span;

(ii) bij het uitzetten of binnenhalen van hun netten of wanneer hun netten vastzitten aan een obstakel, de onder (a) voorgeschreven lichten.

c. Een schip met een lengte van minder dan 20 meter, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of het een bodentreil of een pelagische treil gebruikt, dan wel bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, kan de in letter a. of b. van dit punt voorgeschreven lichten tonen, al naar gelang het geval.

### 3. Seinen voor schepen met ringzegen

Schepen bezig met de uitoefening van de visserij met ringzegen mogen twee gele lichten tonen, het ene loodrecht onder het andere. Deze lichten dienen beurtelings om de seconde te schitteren met gelijke perioden van licht en duister. Deze lichten mogen alleen worden getoond wanneer het schip door zijn vistuig belemmerd is in zijn manoeuvreerbaarheid.

## BIJLAGE III. TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN TOESTELLEN VOOR GELUIDSEINEN

### 1. Fluiten

#### a. Frequenties en hoorbaarheidsafstand

De grondfrequentie van het sein dient te liggen tussen 70 en 700 Hz. De hoorbaarheidsafstand van het sein van een fluit wordt bepaald door die frequenties, die de grondfrequentie en/of één of meer hogere frequenties kunnen omvatten, die tussen 180 en 700 Hz (+/- 1%) liggen voor een schip met een lengte van 20 meter of meer, of die tussen 180 en 2100 Hz (+/- 1%) liggen voor een schip met een lengte van minder dan 20 meter en die de geluidsdrumniveaus voortbrengen, aangegeven in paragraaf 1(c) hieronder.

#### b. Grenzen van grondfrequenties

Om een ruime verscheidenheid in kenmerken van fluiten te waarborgen dient de grondfrequentie van een fluit tussen de volgende grenzen te liggen:

(i) 70-200 Hz voor een schip met een lengte van 200 meter of meer;

(ii) 130-350 Hz voor een schip met een lengte van 75 meter of meer doch minder dan 200 meter;

(iii) 250-700 Hz voor een schip met een lengte van minder dan 75 meter.

#### c. Geluidssterkte en hoorbaarheidsafstand

Een op een schip aangebrachte fluit dient in de richting van de grootste geluidssterkte van de fluit en op een afstand van 1 meter daarvan in ten minste één 1/3 octaafband binnen de frequenties tussen

180 en 700 Hz (+/- 1%) voor een schip met een lengte van 20 meter of meer, of tussen 180 en 2100 Hz voor een schip met een lengte van minder dan 20 meter, een geluidsdrumniveau voort te brengen van niet minder dan het desbetreffende cijfer in de onderstaande tabel.

Lengte van het schip in meters	1/3 octaafbandniveau op 1 meter in dB ten opzichte van $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Hoorbaarheidsafstand In zeemijlen
200 of meer	143	2
75 of meer doch minder dan 200	138	1.5
20 of meer doch minder dan 75	130	1
Minder dan 20	$120 * 1^{[6]}$ $115 * 2^{[7]}$ $111 * 3^{[8]}$	0.5

#### d. Richtingseigenschappen

Het geluidsdrumniveau van een gerichte fluit mag in elke richting in het horizontale vlak binnen  $\pm 45$  graden van de as niet meer dan 4 dB onder het voorgeschreven geluidsdrumniveau op de as zijn. Het geluidsdrumniveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het voorgeschreven geluidsdrumniveau op de as zijn, zodat de reikwijdte in elke richting ten minste de helft van de reikwijdte op de as recht vooruit zal zijn. Het geluidsdrumniveau dient te worden gemeten in die octaafband die bepalend is voor de hoorbaarheidsafstand.

#### e. Plaatsing van de fluiten

Wanneer een gerichte fluit als de enige fluit op een schip wordt gebruikt, dient hij zo te zijn aangebracht dat zijn grootste geluidssterkte recht naar voren is gericht. Een fluit dient zo hoog op een schip te zijn geplaatst als uitvoerbaar is, ten einde het onderscheppen van het voortgebrachte geluid door obstakels te verminderen en ook om het gevaar voor beschadiging van het menselijk gehoororgaan tot een minimum te beperken. Het geluidsdrumniveau van het eigen sein van het schip op luisterposten mag niet hoger zijn dan 110 dB (A) en voor zover uitvoerbaar niet hoger dan 100 dB (A).

#### f. Het aanbrengen van meer dan één fluit

Indien op een schip fluiten zijn aangebracht op een onderlinge afstand van meer dan 100 meter, dienen er maatregelen te worden getroffen, opdat zij niet gelijktijdig worden gebruikt.

#### g. Gecombineerde fluitsystemen

Indien wegens de aanwezigheid van obstakels het geluidsveld van een enkele fluit of van één van de fluiten bedoeld onder (f) waarschijnlijk een gebied zal hebben met een aanzienlijk verminderd geluidsniveau, wordt aanbevolen dat een gecombineerd fluitsysteem wordt aangebracht, ten einde deze vermindering op te heffen. Voor de toepassing van de Voorschriften dient een gecombineerd fluitsysteem als een enkele fluit te worden beschouwd.

De fluiten van een gecombineerd systeem dienen te zijn geplaatst op een onderlinge afstand van niet meer dan 100 meter en zo te zijn ingericht dat zij tegelijkertijd worden gebruikt. De frequentie van elk van de afzonderlijke fluiten dient ten minste 10 Hz te verschillen

van die van de andere.

## 2. Klok of gong

### a. Geluidssterkte van het sein

Een klok of gong of ander toestel met soortgelijke geluidskenmerken dient een geluidsdruk niveau voort te brengen van niet minder dan 110 dB op een afstand van 1 meter.

### b. Constructie

Klokken en gongs dienen te zijn vervaardigd uit corrosiebestendig materiaal en zo te zijn ontworpen dat ze een heldere toon voortbrengen. De middellijn van een klok mag niet minder zijn dan 300 mm voor schepen met een lengte van 20 meter of meer. Indien dit uitvoerbaar is wordt een werktuigelijk aangedreven klepel aanbevolen teneinde een constante kracht te waarborgen, doch bediening met de hand dient mogelijk te zijn. De massa van de klepel dient ten minste 3 percent van de massa van de klok te zijn.

## 3. Goedkeuring

De constructie van toestellen voor geluidseinen, hun werking en de plaatsing aan boord van het schip dienen ten genoegen te zijn van de bevoegde autoriteit van de vlaggestaat.

## BIJLAGE IV. NOODSEINEN

### 1

De volgende seinen, tezamen of afzonderlijk gebruikt of getoond, geven een noodsituatie en behoefte aan hulp aan:

- a. een kanonschot of ander knalsein, afgevuurd met tussenpozen van ongeveer één minuut;
- b. een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- c. vuurpijlen of lichtkogels, die rode sterren uitwerpen en één voor één met korte tussenpozen worden afgevuurd;
- d. een sein, door middel van een seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ... - - - ... (SOS) van de morsecode;
- e. een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord „MAYDAY“;
- f. het noodsein „N.C.“ uit het Internationaal Seinboek;
- g. een sein bestaande uit een vierkante vlag met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp dat op een bal lijkt;
- h. vlammen boven het schip (zoals van een brandend teervat, olievat, etc.);
- i. een valschermsignaal of een handstakellicht dat een rood licht toont;
- j. een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- k. langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;

l. een noodsignaal door middel van digital selective calling (DCS) uitgezonden op:

i. VHF-kanaal 70, of

ii. MF/HF op de frequenties 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz of 16804,5 kHz;

m. een schip-naar-wal noodsignaal, verzonden via Inmarsat of een op een andere mobiele satellietdienst werkend grondstation van het schip;

n. seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden;

o. goedgekeurde seinen uitgezonden door systemen voor radiocommunicatie, met inbegrip van radartransponders van groepsreddingsmiddelen.

2

Het gebruik of het tonen van vorengenoemde seinen anders dan om een noodsituatie en behoefte aan hulp aan te geven en het gebruik van andere seinen die met een van de bovengenoemde seinen kunnen worden verward, is verboden.

3

De aandacht wordt gevestigd op de desbetreffende afdelingen van het Internationaal Seinboek, het International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, deel III, en de volgende signalen:

a. een stuk oranje gekleurd zeildoek met een zwart vierkant en een zwarte cirkel of een ander passend symbool (voor herkenning vanuit de lucht);

b. een kleurstof om het water te verkleuren.