

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1974 Nr. 51

A. TITEL

*Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van
aanvaringen op zee, 1972
(met Bijlagen);
Londen, 20 oktober 1972*

B. TEKST**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-

**Convention sur le règlement international de 1972,
pour prévenir les abordages en mer**

Les Parties à la présente Convention,

Desireuses de maintenir un niveau élevé de sécurité en mer,

Conscientes de la nécessité de réviser et de mettre à jour les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer annexées à l'Acte final de la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Ayant examiné ces Règles à la lumière des faits nouveaux survenus depuis leur approbation,

Sont convenues de ce qui suit:

Article I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (ci-après dénommé „le Règlement”), joint à la présente Convention.

Article II

*Signature, ratification, acceptation,
approbation et adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation

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

intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée „l'Organisation”). Celle-ci informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

Article III

Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé „le Secrétaire général”).

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

Article IV

Entrée en vigueur

1. a) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa a) du

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 paragraph 4 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.

paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, acceptation, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le Secrétaire général informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

Article V

Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

Article VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les Membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

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.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

Article VII

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.

3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

Article VIII

Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.

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

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

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.) HAN KANG

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

In overeenstemming met artikel II, eerste lid, is het Verdrag voorts nog ondertekend voor:

Korea ¹⁾	23 oktober 1972
Frankrijk ¹⁾	9 november 1972
Denemarken ²⁾	17 november 1972
Zwitserland ²⁾	24 januari 1973
Griekenland ²⁾	17 mei 1973
Brazilië ²⁾	23 mei 1973
Ierland ²⁾	30 mei 1973
India ³⁾	30 mei 1973
Nieuw-Zeeland ²⁾	1 juni 1973

1) Ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding.

2) Ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging.

3) Ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

**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 or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light 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, without interfering with the special function of the vessel, 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 to that vessel.

**RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

PARTIE A – GÉNÉRALITÉS

Règle 1

Champ d'application

- a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.
- b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.
- c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.
Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.
- d) L'organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.
- e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

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 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.

Règle 2*Responsabilité*

- a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.
- b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Règle 3*Définitions générales*

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte:

- a) Le terme „navire” désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.
- b) L'expression „navire à propulsion mécanique” désigne tout navire mû par une machine.
- c) L'expression „navire à voile” désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.
- d) L'expression „navire en train de pêcher” désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.
- e) Le terme „hydravion” désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.
- f) L'expression „navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre” désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

- (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 following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

- (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 minesweeping operations;
 - (vi) a vessel engaged in such a towing operation as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from 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 of 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.

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.

- g) L'expression „navire à capacité de manoeuvre restreinte” désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.
Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manoeuvre restreinte:
- i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;
 - ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;
 - iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison en faisant route;
 - iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;
 - v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;
 - vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorquer et à sa remorque de modifier leur route.
- h) L'expression „navire handicapé par son tirant d'eau” désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.
- i) L'expression „faisant route” s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.
 - j) Les termes „longueur” et „largeur” d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.
- k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.
- l) L'expression „visibilité réduite” désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B – RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I – CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITÉ

Règle 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

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

Règle 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Règle 6

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité:

- a) Par tous les navires:
 - i) la visibilité;
 - ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
 - iii) la capacité de manoeuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
 - iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;
 - v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
 - vi) le tirant d'eau en fonction de la hauteur d'eau disponible.
- b) De plus, par les navires qui utilisent un radar:
 - i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
 - iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;
 - iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;
 - vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la

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 taken to avoid collision shall, 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.

visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Règle 7

Risque d'abordage

- a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
- b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au „plotting” radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.
- c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.
- d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:
 - i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;
 - ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8

Manoeuvres pour éviter les abordages

- a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.
- b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.
- c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

- (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.

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

- d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.
- e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

Règle 9

Chenaux étroits

- a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.
- b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.
- e)
 - i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manoeuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manoeuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);
 - ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.
- f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé

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.
- (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 the 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 as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.
- (e) A vessel, other than a crossing vessel, 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.

dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

- g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic

- a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.
- b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent:
- i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;
 - ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;
 - iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.
- d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.
- e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf:
- i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;
 - ii) pour pêcher dans une zone de séparation.
- f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.
- g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

- (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.

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 this Section 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

- i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

SECTION II — CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

Règle 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Règle 12

Navires à voile

- a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit:
 - i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
 - ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
 - iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.
- b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre

- a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction

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.

de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.
- d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

- a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.
- b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.
- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Règle 15

Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Règle 16

Manoeuvre du „navire non privilégié”

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

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;
 - (iii) a vessel engaged in fishing;
 - (iv) 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.

Règle 17*Manoeuvre du „navire privilégié”*

- a) i) Lorsqu'un navire est tenu, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.
- ii) Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.
- b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire non privilégié, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.
- c) Un navire à propulsion mécanique qui manoeuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.
- d) La présente règle ne saurait dispenser le navire non privilégié de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18*Responsabilités réciproques des navires*

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13:

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route:
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
 - iii) d'un navire en train de pêcher;
 - iv) d'un navire à voile.
 - b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route:
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
 - iii) d'un navire en train de pêcher.
 - c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route:
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte.
-

- (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.

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

- d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de de sa manoeuvre ou qu'un navire à capacité de manoeuvre restreinte doit, se les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
- ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

SECTION III — CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITÉ RÉDUITE

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

- a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.
- b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.
- c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.
- d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manoeuvres suivantes:
 - i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;
 - ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.
- e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire

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

sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

PARTIE C – FEUX ET MARQUES

Règle 20

Champ d'application

- a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.
- b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.
- c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.
- d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.
- e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

Règle 21

Définitions

- a) L'expression „feu de tête de mât” désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.
 - b) L'expression „feux de côté” désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de lon-
-

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.

gueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

- c) L'expression „feu de poupe” désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.
- d) L'expression „feu de remorquage” désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.
- e) L'expression „feu visible sur tout l'horizon” désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un plan horizontal de 360 degrés.
- f) L'expression „feu à éclats” désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

Règle 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes:

- a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres:
 - feu de tête de mât: 6 milles
 - feu de côté: 3 milles
 - feu de poupe: 3 milles
 - feu de remorquage: 3 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 3 milles
- b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres:
 - feu de tête de mât: 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres: 3 milles
 - feu de côté: 2 milles
 - feu de poupe: 2 milles
 - feu de remorquage: 2 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles
- c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres:
 - feu de tête de mât: 2 milles
 - feu de côté: 1 mille
 - feu de poupe: 2 milles
 - feu de remorquage: 2 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles

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 power-driven vessel of less than 7 metres in length and 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. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

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), two masthead lights forward 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:

Règle 23*Navires à propulsion mécanique faisant route*

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer:
 - i) un feu de tête de mât à l'avant;
 - ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
 - iii) des feux de côté;
 - iv) un feu de poupe.
- b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.
- c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon. En outre, ce navire doit, si possible, montrer des feux de côté.

Règle 24*Remorquage et poussage*

- a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer:
 - i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;
 - ii) des feux de côté;
 - iii) un feu de poupe;
 - iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;
 - v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.
- b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.
- c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).
- (e) A vessel or object being towed 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) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

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 12 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 all-round 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.

- i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;
 - ii) des feux de côté;
 - iii) un feu de poupe.
- d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).
- e) Un navire ou objet remorqué doit montrer:
- i) des feux de côté;
 - ii) un feu de poupe;
 - iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.
- f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,
- i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté;
 - ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.
- g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

- a) Un navire à voile qui fait route doit montrer:
- i) des feux de côté;
 - ii) un feu de poupe.
- b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.
- c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

- (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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (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 sternlight.
- (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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white

- d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche

- a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.
- b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer:
- i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
- ii) un feu de tête de mâât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:
- i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
- ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu

- 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) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.
- (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 minesweeping 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, masthead 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 vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraph (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24 (a).

blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.
- e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre et navires à capacité de manoeuvre restreinte

- a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer:
 - i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- b) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer:
 - i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
 - ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.
- c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).

- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) 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 making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - (iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii) 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 the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or 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 closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.
- (g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights 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

- d) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:
- i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;
 - ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).
- e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon „A” du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.
- f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.
- g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.
- h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

Règle 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23,

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 stern-light;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.
- (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 all-round 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 or aground, 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 shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

Règle 29

Bateaux-pilotes

- a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer:
 - i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;
 - ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.
- b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 30

Navires au mouillage et navires échoués

- a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible:
 - i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;
 - ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.
- b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.
- c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.
- d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit plus visible:
 - i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - ii) trois boules superposées.
- e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

Rule 31*Seaplanes*

Where it is impracticable for a seaplane 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 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell 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 specifications 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 re-

Règle 31*Hydravions*

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

PARTIE D – SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX**Règle 32***Définitions*

- a) Le terme „sifflet” désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.
- b) L'expression „son bref” désigne un son d'une durée d'environ une seconde.
- c) L'expression „son prolongé” désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 33*Matériel de signalisation sonore*

- a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet ou d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.
- b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

Règle 34*Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement*

- a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue

quired 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 all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

(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.

des manoeuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manoeuvres par les signaux suivants, émis au sifflet:

- un son bref pour dire: „Je viens sur tribord”;
- deux sons brefs pour dire: „Je viens sur bâbord”;
- trois sons brefs pour dire: „Je bats en arrière”.

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manoeuvre:

i) ces signaux lumineux ont la signification suivante:

- un éclat pour dire: „Je viens sur tribord”;
- deux éclats pour dire: „Je viens sur bâbord”;
- trois éclats pour dire: „Je bats en arrière”;

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès étroite:

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants:

- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire: „Je compte vous rattraper sur tribord”;
- deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire: „Je compte vous rattraper sur bâbord”;

ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant:

- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

- (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 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.

- d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.
- e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.
- f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manoeuvre et des signaux avertisseurs.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit:

- a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.
- c) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un navire à capacité de manoeuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) 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.
- (h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) 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.

Rule 37

Distress signals

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

- e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.
- f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.
- g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.
- h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

Règle 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

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, 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, 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, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
 - (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
-

PARTIE E – EXEMPTIONS

Règle 38*Exemptions*

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement:

- a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
 - b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
 - c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures: exemption permanente.
 - d)
 - i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I: exemption permanente.
 - ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
 - e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
 - f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 g) et 3 b) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
 - g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
-

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.

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 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, then such masthead 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 the forward masthead light of a power-driven vessel.
- (f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

ANNEXE I

**EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
DES FEUX ET MARQUES****1. Définition**

L'expression „hauteur au-dessus du plat-bord” désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

- a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit:
 - i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;
 - ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.
- b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.
- c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.
- d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.
- e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.
- f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

- (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, not be 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, not be 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 fishing 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, 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 not be less than 6 metres above the hull.

3. *Horizontal positioning and spacing of lights*

- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven 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 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.

- g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.
- h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.
- i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante:
 - i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;
 - ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;
 - iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.
- j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.
- k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. *Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal*

- a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.
 - b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.
-

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 from a 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 26(c)(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 shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. 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.

4. *Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins*

- a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.
- b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. *Ecrans des feux de côté*

Les feux de côté doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. *Marques*

- a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:
 - i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;
 - ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;
 - iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;
 - iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.
- b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.
- c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais proportionnelles aux dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

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 2×10^{-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:

7. Couleur des feux

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes:

i) Blanc

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) Vert

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rouge

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Jaune

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule:

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

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule:

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

9. *Horizontal Sectors*

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must 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 limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.
- (b) 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, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. *Vertical Sectors*

- (a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels 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;

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles D	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour $K = 0,8$ I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

- a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.
- ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.
- b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

- a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir:
- i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

- (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 the vertical sectors of electric lights 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. *Approval*

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

- ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.
- b) Dans le cas de navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir:
 - i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;
 - ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.
- c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. *Intensité des feux non électriques*

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. *Feux de manoeuvre*

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manoeuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. *Agrément*

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

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, when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may 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 engaged in pair trawling may 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.

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.

ANNEXE II**SIGNAUX SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE
PÊCHE PÊCHANT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES****1. Généralités**

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer:

i) lorsqu'ils jettent leurs filets: deux feux blancs superposés;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets: un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle: deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer:

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses appareils de pêche.

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 70–700 Hz.

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 180–700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 (c) 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 180–700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

ANNEXE III**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL
DE SIGNALISATION SONORE****1. Sifflets****a) Fréquence et portée sonore**

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes:

- i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;
- ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;
- iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m ²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) *Directional properties*

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 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 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

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) *Caractéristiques directionnelles*

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) *Emplacement des sifflets*

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de

personnel. The sound pressure level of the vessels'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 1 metre.

(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 more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres 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 per cent 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 where the vessel is registered.

troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) *Installation de plusieurs sifflets*

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) *Ensemble de sifflets*

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. *Cloche ou gong*

a) *Intensité du signal*

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) *Construction*

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. *Agrément*

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

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 signal 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 radiotelegraphy or by any other 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) the radiotelegraph alarm signal;
 - (m) the radiotelephone alarm signal;
 - (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

2. 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 Merchant Ship Search and Rescue Manual 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.

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DÉTRESSE

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours:

- a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
- c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- d) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... --- ... (S.O.S.) du code Morse;
- e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot „Mayday”;
- f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;
- g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;
- h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- l) signal d'alarme radiotélégraphique;
- m) signal d'alarme radiotéléphonique;
- n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivants:

- a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);
 - b) colorant.
-

C. VERTALING**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 Organi-

satie 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.

(Voor de ondertekeningen zie blz. 10 t/m 13 van dit Tractatenblad.)

**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 of fluitseinen voor oorlogsschepen en voor schepen in convooi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten voor vissersschepen bezig met de uitoefening van de visserij in vlootverband. Deze aanvullende positie- of seinlichten of fluitseinen dienen voor zover mogelijk zodanig te zijn dat zij niet kunnen worden gehouden voor enig licht 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 geluidseinen, niet volledig kan voldoen aan de bepalingen van één of meer van deze Voorschriften zonder de bijzondere functie van het schip te belemmeren, 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 geluidseinen, 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 waterverplaatsing 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 volgende schepen worden beschouwd als beperkt manoeuvreerbare schepen:

- (i) een schip bezig met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, 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 mijnneveegwerkzaamheden;
 - (vi) een schip bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het sleepende 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 waterdiepte 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.
-

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 vermindering 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 noemenswaardig 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 aanvaring dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede 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.

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.
- (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 de zijkant 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 onder een hoek die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.
- (d) Zones voor kustverkeer dienen in het algemeen niet te worden gebruikt door doorgaand verkeer dat zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken.
- (e) Een schip, geen kruisend schip zijnde, 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.

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 deze Afdeling 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 vermijding 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.

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 vaaart 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 bijtijds maatregelen ter vermijding 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 gemanoeuvreerd 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 zonsondergang 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 zonsondergang 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 langsricting, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 225 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 „boordlichten” 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 verticale vlak in langsricting.
-

- (c) Onder „heklicht” 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 „sleeplicht” wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het „heklicht”, 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 heklicht, 3 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 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 heklicht, 2 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 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 heklicht, 2 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 2 zeemijlen;
 - een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 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 luchtkussenvaartuig, varende zonder waterverplaatsing, dient, behalve de lichten voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, een rondom zichtbaar geel schitterlicht te tonen.
- (c) Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 7 meter en waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijlen per uur mag, in plaats van de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, een rondom zichtbaar wit licht tonen. Indien uitvoerbaar dient zulk een schip ook boordlichten te tonen.

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), twee toplichten op het voorschip, het ene loodrecht onder het andere. Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het sleepende schip tot het uiteinde 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 langsijz sleept, behalve in het geval van een samengestelde eenheid, te tonen:
 - (i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a) (i), twee toplichten op het voorschip, het ene loodrecht onder het andere;
 - (ii) boordlichten;
 - (iii) een heklicht.
- (d) Een werktuiglijk voortbewogen schip waarop het bepaalde onder (a) en (c) van dit voorschrift van toepassing is, dient ook te voldoen aan voorschrift 23 (a) (ii).
- (e) Een schip of voorwerp dat wordt gesleept 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 langsijz 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 langsijz gesleept schip een heklicht en voorop boordlichten te tonen.
- (g) Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een gesleept schip of voorwerp de onder (e) van dit voorschrift voorgeschreven lichten te tonen, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om het gesleepte schip of voorwerp te verlichten of althans de aanwezigheid van het onverlichte schip of voorwerp aan te duiden.

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 12 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; een schip met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van dit dagmerk een mand tonen;
- (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; een schip met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van dit dagmerk een mand tonen;
 - (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) Een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de nabijheid van andere schepen bezig met de uitoefening van de visserij mag de aanvullende seinen beschreven in Bijlage II van deze Bepalingen tonen.
- (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

Onmanoeuvreerbare schepen en beperkt manoeuvreerbare schepen

- (a) Een onmanoeuvreerbaar 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 mijnveegwerkzaamheden, dient te tonen:
 - (i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden ge-

- zien. 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 α onder (i) voorgeschreven lichten, tevens 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 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 en dagmerken, voorgeschreven onder (b) (i) en (ii) van dit voorschrift, tevens de lichten of het dagmerk te tonen, voorgeschreven in voorschrift 24 (a).
- (d) Een beperkt manoeuvreerbaar schip bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water dient de lichten en dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (b) 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 vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens toplichten, boordlichten en een heklicht;
 - (iv) wanneer het ten anker ligt, de onder (i) en (ii) 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 de dagmerken, voorgeschreven onder (d) van dit voorschrift te tonen, dient een van niet buigzaam materiaal vervaardigde afbeelding van de internationale seinvlag „A” van ten minste 1 meter hoogte te worden getoond. Er dienen maatregelen te worden genomen opdat dit merk van alle kanten te onderkennen is.
-

- (f) Een schip bezig met mijnenveegwerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen schip, voorgeschreven in voorschrift 23, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen. Eén van deze lichten of dagmerken dient aan of 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 de mijnenveger dichter te naderen dan 1000 meter van diens achterschip of 500 meter aan elke zijde.
- (g) Schepen met een lengte van minder dan 7 meter behoeven de in dit voorschrift voorgeschreven lichten 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.
- (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 of aan de grond zit, niet in of vlak bij een nauw vaarwater, vaargeul of ankergebied of daar waar andere schepen gewoonlijk varen, is niet verplicht de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (a), (b) of (d) van dit voorschrift.

Voorschrift 31

Watervliegtuigen

Wanneer het voor een watervliegtuig 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 geluidseinen 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 fluit en 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 fluit, klok en gong dienen te voldoen aan de eisen vermeld in Bijlage III van deze Bepalingen. 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 vereiste 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 onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, 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 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.
- (e) 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.

- (f) 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.
- (g) 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 (f) 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.
- (h) 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.
- (i) Een loodsvaarttuig bezig met de uitoefening van de loodsdiensdienst mag, behalve de seinen, voorgeschreven onder (a), (b) of (f) 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.

Voorschrift 37

Noodseinen

Wanneer een schip in nood verkeert en hulp verlangt, dient het de seinen, voorgeschreven 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.
-

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.

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 schip 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 heklucht worden gevoerd, dient het toplicht 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 van een werktuiglijk voortbewogen schip te zijn aangebracht.

- (f) Onder alle omstandigheden dient het toplicht of dienen de toplichten boven en vrij van alle andere lichten en afscherpende scheepdelen te zijn geplaatst.
- (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 dienen 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, 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, 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 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 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 voorstevan van niet meer dan een kwart van de lengte van het schip.

- (b) Op een 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.

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 dienen aan de binnenzijde te zijn voorzien van dofzwart geschilderde schermen, die voldoen aan de eisen onder punt 9 van deze Bijlage. 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: 2×10^{-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.

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 heklichten 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 percent 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) 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.

10. *Verticale sectoren*

- (a) De verticale sectoren van elektrische lichten, met uitzondering van de lichten op zeilschepen, 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 percent 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 elektrische lichten op zeilschepen 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 percent 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 manoeuvrerlicht 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 manoeuvrerlicht, indien aangebracht, te worden gevoerd daar waar dit het best kan worden gezien en ten minste 2 meter hoger dan het toplicht.

13. *Goedkeuring*

De constructie van lantaarns en dagmerken en de plaatsing van lantaarns aan boord van het schip dient ten genoegen te zijn van de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip is geregistreerd.

BIJLAGE II**AANVULLENDE SEINEN VOOR VISSERSSCHEPEN
DIE IN ELKAARS NABIJHEID VISSEN***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. Seinen voor treilers

- (a) Schepen, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of zij een bodemtreil of pelagische treil gebruiken, mogen 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, bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, mag 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.

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 percent) liggen en de geluidsdrumniveaus voortbrengen aangegeven onder (c).

(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) Geluidsterkte en hoorbaarheidsafstand

Een op een schip aangebrachte fluit dient in de richting van de grootste geluidsterkte van de fluit en op een afstand van 1 meter daarvan in ten minste één $\frac{1}{3}$ octaafband binnen de frequenties tussen 180 en 700 Hz (± 1 percent) een geluidsdrumniveau voort te brengen van niet minder dan het desbetreffende cijfer in de onderstaande tabel.

Lengte van het schip in meters	$\frac{1}{3}$ octaafband niveau 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	0,5

De in bovenstaande tabel genoemde hoorbaarheidsafstand is slechts ter informatie en is ongeveer de afstand waarop een fluit in de voorwaartse richting van de as met 90 percent waarschijnlijkheid kan worden gehoord onder rustige weersomstandigheden op luisterposten aan boord van een schip met een gemiddeld geluidsdrumniveau van achtergrondsgeluid (ervan uitgaand dat dit niveau 68 dB is in de octaafband die 250 Hz als middenfrequentie heeft en 63 dB in de octaafband die 500 Hz als middenfrequentie heeft).

In de praktijk is de afstand waarop een fluit kan worden gehoord zeer uiteenlopend en in de eerste plaats afhankelijk van de weersomstandigheden; de gegeven waarden kunnen als kenmerkend worden beschouwd, maar bij sterke wind of bij veel lawaai in de omgeving van de luisterpost kan de afstand veel geringer zijn.

(d) *Richtingseigenschappen*

Het geluidsdrumniveau van een gerichte fluit mag in elke richting in het horizontale vlak binnen ± 45 graden van de as niet meer dan 4 dB onder het geluidsdrumniveau op de as zijn. Het geluidsdrumniveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het 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 $\frac{1}{3}$ 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 geluidsterkte 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 Voorchriften 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) *Geluidsterkte van het sein*

Een klok of gong of ander toestel met soortgelijke geluidskarakteristieken 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 meer dan 20 meter en niet minder dan 200 mm voor schepen met een lengte van 12 meter en meer doch niet meer dan 20 meter. Indien dit uitvoerbaar is wordt een werktuiglijk aangedreven klepel aanbevolen ten einde een constante kracht te waarborgen, doch bediening met de hand dient mogelijk te zijn. De massa van de klepel dient ten minste 3 procent 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 Staat waar het schip is geregistreerd.

BIJLAGE IV**NOODSEINEN**

1. De volgende seinen, te zamen 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 radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ... --- ... (SOS) van de Morse code;
- (e) een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord „meedee”;
- (f) het noodsein „NC” 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 enz.);
- (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) het radiotelegrafie-alarmssein;
- (m) het radiotelefonie-alarmssein;
- (n) seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden.

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 seinen die met één der bovengenoemde seinen kunnen worden verward, is verboden.

3. De aandacht wordt gevestigd op de desbetreffende afdelingen van het Internationaal Seinboek, het Handboek Opsporing en Redding op Zee (Mersar) en op de volgende seinen:

- (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.
-

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 60, tweede lid, juncto artikel 64, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens tot toetreding kan worden overgegaan.

E. BEKRACHTIGING

In overeenstemming met artikel II, tweede lid, letter b, en derde lid, van het Verdrag hebben de volgende Staten een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Ghana	7 december 1973
Denemarken	24 januari 1974

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel II, tweede lid, letter c, en derde lid, van het Verdrag hebben de volgende Staten een akte van toetreding nedergelegd bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

de Sowjet-Unie ¹⁾	9 november 1973
Liberia	28 december 1973
Nigeria	17 januari 1974

1) Onder de volgende verklaringen:

„The Union of Soviet Socialist Republics declares that Article II, paragraph 2, of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, under which certain States are precluded from becoming parties to that Convention, is of a discriminatory character, and considers that, in accordance with the principle of the sovereign equality of States, the Convention should be open to participation by all interested States without discrimination or restriction.

The Union of Soviet Socialist Republics also deems it necessary to declare that the provisions of Article III of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, concerning the extension of its application to a territory for whose international relations a Contracting Party is responsible, are outdated and contrary to the Declaration of the General Assembly of the United Nations on the granting of independence to colonial countries and peoples (Resolution 1514(XV) of 14 December 1960), which proclaimed the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.”
(*V.N.-vertaling*)

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel IV, eerste lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop tenminste vijftien Staten, waarvan de koopvaardijvloot gezamenlijk uit niet minder dan 65 % per aantal of per tonnage van de wereldvloot van 100 bruto tonnage en meer bestaat, Partij bij het Verdrag zijn geworden, al naar gelang aan welke van beide voorwaarden het eerst is voldaan.

J. GEGEVENS

Het onderhavige Verdrag strekt blijkens het in de preambule gestelde tot herziening van Bijlage B betreffende de voorkoming van aanvaringen op zee bij de op 17 juni 1960 te Londen tot stand gekomen Slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960. De tekst van de Slotakte en van Bijlage B is geplaatst in *Trb.* 1961, 83. Zie ook *Trb.* 1965, 210.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest der Verenigde Naties, naar welke Organisatie onder meer in artikel II, tweede lid, van het Verdrag wordt verwezen, is de Engelse tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, bekendgemaakt in *Stb.* F 321. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 156.

Van het op 26 oktober 1956 te New York tot stand gekomen Statuut van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie, naar welke Organisatie in artikel II, tweede lid, van het Verdrag wordt verwezen, zijn tekst en vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1957, 50. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 103.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Statuut van het Internationale Gerechtshof, waarnaar in artikel II, tweede lid, van het Verdrag wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, geplaatst in *Trb.* 1971, 55.

Van het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, naar welke Organisatie onder meer wordt verwezen in artikel II, derde lid, van het Verdrag, zijn de Engelse en de Franse tekst bekendgemaakt in *Stb.* J 93. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1968, 7.

Het onderhavige Verdrag is vastgesteld tijdens een van 4 tot 20 oktober 1972 te Londen onder auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie gehouden Conferentie. De Engelse tekst van de Slotakte van deze Conferentie luidt als volgt¹⁾:

1) De Franse, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

**Final Act of the International Conference on revision
of the International Regulations for Preventing
Collisions at Sea, 1972**

1. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization a Conference was held in London from 4 October to 20 October 1972 for the purpose of revising the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

2. The Governments of the following States were represented by Delegations at the Conference:

Argentina	Liberia
Australia	Mexico
Belgium	Netherlands
Brazil	New Zealand
Bulgaria	Nigeria
Canada	Norway
Central African Republic	Panama
Chile	Philippines
Cuba	Poland
Denmark	Portugal
Federal Republic of Germany	Romania
Finland	South Africa
France	Spain
Ghana	Sweden
Greece	Thailand
Iceland	Union of Soviet Socialist Republics
India	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
Indonesia	United States of America
Iran	Venezuela
Ireland	Vietnam
Italy	Zaire, Republic of
Japan	
Khmer Republic	
Korea, Republic of	
Kuwait	

3. The Governments of the following States were represented at the Conference by Observers:

Iraq	Pakistan
Lebanon	Switzerland
Libyan Arab Republic	

The Government of Hong Kong also sent an Observer.

4. The following inter-governmental organizations sent Representatives to the Conference:

United Nations
Economic Commission for Europe (ECE)
International Civil Aviation Organization (ICAO)

5. The following non-governmental organizations were represented at the Conference by Observers:

International Association of Lighthouse Authorities (IALA)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Chamber of Shipping (ICS)
International Maritime Pilots' Association (IMPA)
Oil Companies' International Marine Forum (OCIMF)
Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC).

6. The Conference elected Captain K. J. N. Wie, Head of the delegation of Norway, as President of the Conference.

7. Captain F. P. Sohnke (Federal Republic of Germany), Captain A. J. Nikolov (Bulgaria), Rear-Admiral J. A. Alvarez (Argentina), Captain H. S. Atmadja (Indonesia) and Captain W. Valkenier (Liberia) were elected as Vice-Presidents of the Conference.

8. The Secretary-General of the Conference was Mr. Colin Goad (Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) and the Deputy Secretary-General of the Conference was Mr. J. Quéguiner (Deputy Secretary-General of the Organization). The Executive Secretary of the Conference was Captain A. Saveliev (Secretary of the Maritime Safety Committee of the Organization) and the Deputy Executive Secretary of the Conference was Captain Z. N. Sdougos (Head of the Marine Safety Division of the Organization).

9. The Conference established five Committees for the accomplishment of its work:

Committee I

Chairman: Captain G. W. R. Graves (Canada)
Vice-Chairmen: Captain F. Pèlerin (France)
Mr. H. Sagara (Japan)

Committee II

Chairman: Captain B. N. Repkin (Union of Soviet Socialist Republics)
Vice-Chairmen: Lieutenant-Commander E. Mitropoulos (Greece)
Captain M. W. Patel (India)

Steering Committee

Chairman: Captain K. J. N. Wie (Norway)
President of the Conference

Credentials Committee

Chairman: Baron de Gerlache de Goméry (Belgium)

Drafting Committee

Chairman: Captain E. O. Jones (United Kingdom).

10. The Conference had as the basis for its discussions, the following documentation:

- The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960;
- A draft Agreement together with draft Regulations and Annexes which has been prepared in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and communicated to governments prior to the opening of the Conference;
- Proposals and comments, including amendments to the documents mentioned above, submitted to the Conference by interested governments and organizations.

11. As a result of its deliberations, as contained in the records of the plenary sessions and in the records and reports of the respective Committees, the Conference adopted and opened for signature and accession:

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

to which are attached the Rules and other Annexes which constitute the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

The Convention and the Regulations constitute Attachment 1 to this Final Act.

12. The Conference also adopted Resolutions on the following subjects:

- participation at the Assembly of the Organization with the right to vote by all Contracting Parties whenever amendments to the Regulations are under consideration (Resolution I)
- early deposit of instruments of ratification, approval, acceptance or accession (Resolution II)

the texts of which are appended to this Final Act as Attachments 2 and 3.

13. The text of this Final Act, being a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, together with the texts of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, the Regulations attached thereto

and the Resolutions of the Conference, which are in English and French, shall be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. Official translations of the attached Convention, Regulations and Resolutions shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited together with this Final Act.

14. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send a certified copy of this Final Act and, when they have been prepared, certified copies of the official translations of the Convention, the Regulations and Resolutions to each of the Governments invited to send Representatives to this Conference.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned have affixed their signatures to this Final Act.

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

Tevens werden tijdens deze Conferentie twee Resoluties aangenomen, waarvan de Engelse tekst als volgt luidt ¹⁾:

Resolution I

The Conference,

Recognizing the need for participation by all Contracting Parties to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, in the process of amending that Convention,

Particularly recognizing the need for participation in that process by Contracting Parties which are not Members of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization when consideration of amendments is undertaken by the Assembly of the Organization,

Considering that provision can be made by the Organization for such participation by States which are not Members of the Organization,

Resolves to recommend that the Assembly provides for participation with the right to vote by all Contracting Parties to the Convention including those which are not Members of the Organization whenever matters concerning amendment of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, are under consideration in the Assembly of the Organization.

Resolution II

The Conference,

Mindful of the need for early entry into force of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972,

¹⁾ De Franse tekst is niet afgedrukt.

Resolves to recommend that those States which contemplate becoming Parties to the Convention:

- (1) deposit their instruments of ratification, approval, acceptance or accession at as early a date as possible;
- (2) if they have not deposited such instruments before 31 December 1973, give the Secretary-General of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization by not later than that date an indication of the period within which they expect to be able to do so.

Uitgegeven de zestiende april 1974.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. VAN DER STOEL.