

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

14 FEBRUARI 1975

WETSONTWERP

houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972, van het bijgevoegde Reglement en van zijn Bijlagen, opge-
maakt te Londen op 20 oktober 1972.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Algemeenheden.

Dit ontwerp van wet strekt ertoe het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en het bijgevoegd Reglement, aangenomen te Londen op 20 oktober 1972 en hierna kortweg « het Verdrag » genoemd, goed te keuren en de principes ervan in de nationale wetgeving in te schakelen. Het behelst bovendien een bepaling welke voor de praktische uitvoering van het Verdrag nodig is.

De bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee kwamen in huidige vorm tot stand tijdens de Internationale Conferentie voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee die in 1960 te Londen werd gehouden. Deze bepalingen werden evenwel niet als een bijlage bij de 1960-conventie voor de Beveiliging van Mensenlevens gevoegd, doch zonder de gebruikelijke eindclausules inzake aanvaarding en inwerkingtreding van internationale verdragen, aan de slotakte van de Londenconferentie gehecht zodat ze tot nu toe slechts een soort internationale afspraak betekenden, waarvan de naleving afhankelijk was van de beslissing van de maritieme landen deze bepalingen in hun nationale wetgeving op te nemen.

In België werden die internationale bepalingen aangenomen bij koninklijk besluit van 25 januari 1965.

Reeds in 1967 werden in de schoot van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I. M. C. O.) suggesties gedaan tot herziening van hogervermeld Reglement.

Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

14 FÉVRIER 1975

PROJET DE LOI

portant approbation et exécution de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, du Règlement y annexé et de ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Généralités.

Le présent projet de loi tend à approuver la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et le Règlement annexé, adoptés à Londres le 20 octobre 1972, ci-après dénommés « la Convention » et à incorporer ses principes dans la législation nationale. Il contient en outre une disposition nécessaire à l'exécution pratique de la Convention.

Les règles pour prévenir les abordages en mer, sous leur forme actuelle, furent établies durant la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tenue à Londres en 1960. Toutefois, ces règles internationales n'étaient pas considérées comme des annexes à la Convention de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine : elles étaient simplement jointes à l'acte final de la Conférence de Londres, sans les clauses finales relatives à l'acceptation et à l'entrée en vigueur de traités internationaux de sorte qu'elles ne constituaient jusqu'à présent qu'un arrangement international dont l'exécution dépendait de la décision des pays maritimes d'introduire ces règles dans leur législation nationale.

En Belgique ces règles internationales furent acceptées par l'arrêté royal du 25 janvier 1965.

Des suggestions pour la révision du Règlement dont question ci-dessus, furent déjà faites en 1967 au sein de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O. M. C. I.).

De voornaamste redenen hiertoe waren :

- de noodzaak van voorzieningen voor schepen die wegens hun grote diepgang beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid;
- de noodzakelijk geachte aanpassingen aan de navigatielichten en -dagmerken;
- de wens om het gebruik van radar bij de voorkoming van aanvaringen op zee duidelijker en met meer nadruk in de bepalingen te regelen;
- meer eenheid brengen betreffende de manoeuvreerregels;
- in de bepalingen de gedragsregels voor schepen in verkeersscheidingssystemen op te nemen.

Benevens de jarenlange voorbereidende werkzaamheden op internationaal plan in de schoot van het Maritiem Veiligheidscomité van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie en van zijn werkgroepen werden in vele maritieme landen op nationaal vlak studies uitgevoerd en voorbereidende besprekingen gevoerd.

Door België werd aan die werkzaamheden actief deelgenomen.

Onder de auspiciën van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie had uiteindelijk in oktober 1972 te Londen een Internationale Conferentie plaats met als doel de Internationale Regelen ter voorkoming van aanvaringen op zee te herzien in het licht van alle voornoemde voorbereidende werkzaamheden en aan te passen aan de grondige evolutie welke zich in de moderne wereld van de scheepvaart heeft voorgedaan. Het resultaat van deze Conferentie is vastgelegd in een ditmaal volwaardig internationaal Verdrag inzake de internationale bepalingen van 1972 ter voorkoming van aanvaringen op zee, waarvan de bepalingen internationaal bindende voorschriften zullen worden.

Twee bijzonderheden van dit Verdrag dienen bekend gemaakt.

Vooreerst zal de Conventie slechts in werking treden 12 maanden na de datum waarop tenminste 15 staten partij zijn geworden bij de Conventie met dien verstande dat hun koopvaardijvloot gezamenlijk tenminste 65 % van de wereldvloot uitmaakt hetzij in aantal schepen hetzij in tonnenmaat. Alleen schepen van 100 brutotonnenmaat en meer komen hiervoor in aanmerking.

Niettemin zal het Verdrag ten vroegste vanaf 1 januari 1976 van kracht kunnen zijn, om de verdragsluitende Staten toe te laten de nieuwe bepalingen in de nationale wetgeving op te nemen en om de bevoegde overheden de tijd te gunnen alle betrokken kringen afdoende voor te lichten en de zeevarenden terdege in te wijden in de nieuwe internationale bepalingen.

Tweedens zijn het eigenlijk Reglement en zijn technische bijlagen, beide aan het Verdrag gehecht, voortaan voor amendering vatbaar volgens een soepele en versnelde procedure : de zogenaamde stilzwijgende goedkeuringsprocedure : d.w.z. dat de wijzigingen, die door iedere verdragsluitende Staat bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie kunnen worden ingediend, in werking treden op de door de Algemene Vergadering van die Organisatie vast te stellen datum, tenzij meer dan één derde van het aantal der verdragsluitende Staten er zich zullen tegen verzet hebben vóór de door die Algemene Vergadering vastgestelde datum. Deze procedure werd noodzakelijk geacht om rekening te kunnen houden met de snelle technologische evolutie in de scheepvaart.

De verwachting is dat, enerzijds, voornoemde procedure zal toelaten de noodzakelijk geachte amendementen binnen

Les principaux motifs furent :

- la nécessité de prévoir des dispositions pour des navires à capacité de manoeuvre restreinte par suite de leur grand tirant d'eau;
- les adaptations estimées indispensables aux feux de navigation et marques de jour;
- le souhait de régler dans les dispositions de façon plus précise et plus accentuée, l'utilisation du radar pour prévenir les abordages en mer;
- acquérir plus d'uniformité dans les règles de manoeuvres;
- insérer dans les dispositions, les règles de conduite pour les navires dans des systèmes de séparation des trafics.

En plus des travaux préparatoires qui, pendant de longues années, furent effectués sur le plan international au sein du Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale et de ses groupes de travail, des études et discussions préparatoires au niveau national eurent lieu dans de nombreux pays maritimes.

La Belgique a pris activement part à ces travaux.

Enfin, une Conférence internationale eut lieu à Londres en octobre 1972, sous les auspices de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale dans le but de réviser les règles internationales pour prévenir les abordages en mer compte tenu de tous les travaux préparatoires mentionnés ci-dessus et de les adapter à l'évolution profonde qui s'est produite dans la navigation moderne. Cette fois-ci le résultat de cette Conférence a été consigné dans une Convention internationale prise en bonne et due forme sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, dont les dispositions deviendront des prescriptions internationales obligatoires.

Deux particularités de cette Convention doivent être soulignées :

En premier lieu la Convention n'entrera en vigueur que douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 %, soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonnaux de jauge brute ou davantage, sont devenus parties à cette Convention.

Néanmoins, la Convention n'entrera en vigueur au plus tôt qu'à partir du 1^{er} janvier 1976 afin de permettre aux Etats contractants d'introduire les nouvelles dispositions dans leur législation nationale et de laisser aux autorités compétentes le temps nécessaire d'en informer préalablement tous les milieux intéressés et aux navigateurs de se familiariser avec les nouvelles règles internationales.

En second lieu, le Règlement proprement dit et ses annexes techniques, tous deux annexés à la Convention, sont dorénavant susceptibles d'amendements suivant une procédure souple et accélérée : la procédure dite d'approbation tacite : c'est-à-dire que les amendements, qui peuvent être introduits auprès de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale par chaque partie contractante, entreront en vigueur à la date fixée par l'Assemblée de cette Organisation sauf si, à une date antérieure fixée par cette Assemblée, plus d'un tiers des parties contractantes ont notifié leur objection à ces amendements. Cette procédure a été jugée nécessaire pour tenir compte de l'évolution technologique rapide en matière de navigation.

On espère que la procédure visée ci-dessus permettra, d'une part, d'accepter les amendements jugés nécessaires

een redelijke tijd te zien aanvaard worden en, anderzijds, de oprijzende problemen nauwgezet zullen besproken worden zowel tussen de nationale Overheden en de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie als tussen de overheden en de geadministreerden.

Het wetsontwerp voorziet tenslotte straffen voor de overtredingen en bevat een bepaling inzake de datum van inwerkingtreding van de wet waarvan de vastlegging aan het oordeel van de Koning wordt overgelaten die de datum van inwerkingtreding van het Verdrag zelf in acht zal nemen en bij die gelegenheid het nodige zal doen om de bestaande uitvoeringsmaatregelen op te heffen of aan te passen.

2. Bijzonder commentaar.

Artikel 1.

Dit artikel omvat het beginsel van de goedkeuring van het Verdrag en van de inschakeling ervan in de interne wetgeving.

Art. 2.

Om tot een snelle en soepele wijze van uitvoering en een snelle kennisgeving aan de scheepvaartmiddelen te komen, is het onontbeerlijk de Koning te machtigen, desgevallend, goedkeuring en uitwerking te verlenen aan de wijzigingen, welke volgens de bij artikel VI, § 5 van het Verdrag voorziene stilzwijgende goedkeuringsprocedure, aan het Reglement en (of) aan zijn Bijlagen werden aangebracht.

Deze procedure geldt dus geenszins voor de fundamentele bepalingen van het Verdrag zelf.

Buiten de voorschriften vervat in het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee kunnen door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie resoluties worden genomen in verband met de routerings- en verkeersscheidingssystemen in zee. De Koning wordt eveneens om dezelfde voornoemde redenen gemachtigd aan deze door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie getroffen resoluties uitwerking te verlenen.

Tenslotte past het naar aanleiding van het nieuw Verdrag een expliciete wettelijke rechtsgrond vast te leggen om te voorzien in bepalingen terzake van de politie- en de scheepvaart in de Belgische wateren welke voor de zeescheepvaart openstaan, wat het voorwerp van een vierde toegevoegde paragraaf vormt.

Art. 3 en 4.

Deze vergen geen bijzonder commentaar.

3. Met het advies van de Raad van State werd rekening gehouden om de tekst van het wetsontwerp aan te vullen en te verbeteren.

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

dans un délai raisonnable et que les problèmes qui surgiront seront consciencieusement discutés tant entre les Autorités nationales et l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale qu'entre ces Autorités et les administrés, d'autre part.

Le projet de loi porte enfin des peines sur les contraventions et contient une disposition relative à la date d'entrée en vigueur de la loi dont la fixation est laissée à l'appréciation du Roi qui tiendra compte de la date de l'entrée en vigueur de la Convention elle-même et fera à cette occasion le nécessaire pour abroger ou adapter les dispositions d'exécution existantes.

2. Commentaires particuliers.

Article 1.

Cet article comporte le principe de l'approbation de la Convention et de son incorporation dans la législation interne.

Art. 2.

Afin d'obtenir une procédure souple et rapide en matière d'exécution et une prompt notification aux milieux maritimes, il est indispensable que le Roi soit autorisé d'approuver, le cas échéant, et de mettre en vigueur les amendements qui sont apportés au Règlement et (ou) à ses annexes en vertu de l'article VI, § 5 de la Convention selon la procédure d'approbation tacite.

Cette procédure n'est donc pas applicable aux dispositions fondamentales de la Convention proprement dite.

Outre les dispositions contenues dans la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale peut prendre des résolutions au sujet des dispositifs de séparation de trafic et des systèmes de routage en mer. Pour les mêmes raisons mentionnées ci-dessus le Roi est également autorisé à mettre en vigueur ces résolutions prises par l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Il convient enfin de fixer à l'occasion de la nouvelle Convention une base légale explicite pour prévoir des dispositions en matière de police et de navigation dans les eaux belges ouvertes à la navigation maritime. Tel est l'objet d'un quatrième paragraphe ajouté.

Art. 3 et 4.

Ces articles ne nécessitent aucun commentaire particulier.

3. Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat pour compléter et améliorer le texte du projet de loi.

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 4^e juni 1974 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot goedkeuring en uitvoering van het Verdrag houdende het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee en zijn bijlagen, aangenomen te Londen op 20 oktober 1972 », heeft de 17^e juni 1974 het volgende advies gegeven :

Algemene opmerkingen.

Zoals het ontwerp is geredigeerd, stelt het geen enkele straf op schending van de bepalingen van het reglement.

Schending van het bepaalde in het koninklijk besluit van 25 januari 1965 valt onder de strafbepalingen van de wet van 25 augustus 1920, die vervangen is door de wet van 5 juni 1972.

Als de wetgever het Verdrag en het erbij gevoegde reglement goedkeurt, zal dit tot gevolg hebben dat de bepalingen van het eerdervermelde koninklijk besluit die onverenigbaar mochten zijn met die van het nieuwe reglement, stilzwijgend opgeheven of althans voor de duur van het Verdrag geschorst worden.

Aangezien het nieuwe Verdrag en het erbij gevoegde reglement geen enkele bepaling inzake bestraffing van de misdrijven bevatten, is het zaak van de nationale wetgever te oordelen of zodanige straffen moeten worden ingevoerd. Het is immers zeer de vraag of de in de wet van 5 juni 1972 bepaalde straffen nog kunnen worden toegepast bij schending van nieuwe bepalingen, ook al zijn die grotendeels een herhaling van de vroegere bepalingen.

Ook zal de wetgever zich duidelijk moeten uitspreken over de draagwijdte van de goedkeuringswet wat de eventuele opheffing van het koninklijk besluit van 25 januari 1965 betreft.

Bijzondere opmerkingen.

Voorgesteld wordt het opschrift als volgt te redigeren :

« Ontwerp van wet tot goedkeuring van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 en van het bijgevoegde reglement, aangenomen te Londen op 20 oktober 1972. »

Artikel 1.

Dit artikel kan beter als volgt worden geredigeerd :

« Artikel 1. — Het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 en het erbij gevoegde reglement, aangenomen te Londen op 20 oktober 1972, zullen volkomen uitwerking hebben. »

Artikel 2.

§ 2. — Paragraaf 2 heeft geen ander doel dan de Koning te machtigen om de wijzigingen die in de toekomst in het Verdrag mochten worden aangebracht overeenkomstig artikel VI van dat Verdrag, in het interne recht in te voeren zonder dat andermaal de instemming van de Kamers moet worden gevraagd.

Die bedoeling zou beter tot uitdrukking komen in de volgende tekst :

« § 2. — Hij mag in voorkomend geval uitwerking verlenen aan de wijzigingen die overeenkomstig artikel VI van het Verdrag in het reglement of in de bijlagen ervan mochten worden aangebracht. »

§ 3. — De volgende tekst wordt voorgesteld :

« § 3. — Hij mag ook, onder door hem te bepalen voorwaarden, uitwerking verlenen aan de resoluties, door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie aangenomen met betrekking tot de verkeersscheidings- en routingssystemen in zee. »

Aan de Nederlandse tekst van de internationale akten moet het woord « Vertaling » voorafgaan.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 juin 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif à l'approbation et à l'exécution de la Convention concernant le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et ses annexes, adoptés à Londres le 20 octobre 1972 », a donné le 17 juin 1974 l'avis suivant :

Observations générales.

Le projet, tel qu'il est présenté, ne prévoit aucune peine en cas de violation des dispositions du règlement.

La violation des dispositions de l'arrêté royal du 25 janvier 1965 est sanctionnée par la loi du 25 août 1920 qui fut remplacée par la loi du 5 juin 1972.

L'approbation par le législateur de la Convention et du règlement y annexé aura pour conséquence d'abroger implicitement ou tout au moins de suspendre pendant la durée de la Convention les dispositions de l'arrêté royal précité, qui seraient incompatibles avec celles du nouveau règlement.

Etant donné que la Convention nouvelle et le règlement qui y est annexé ne contiennent aucune disposition relative à la répression pénale des infractions, il appartient au législateur national d'apprécier s'il convient de prévoir de telles sanctions. On peut douter, en effet, que les sanctions prévues par la loi du 5 juin 1972 puissent encore s'appliquer à la violation de dispositions nouvelles même si celles-ci reproduisent en substance les dispositions anciennes.

Il appartiendra aussi au législateur de se prononcer clairement sur la portée de la loi d'assentiment quant à l'abrogation éventuelle de l'arrêté royal du 25 janvier 1965.

Observations particulières.

La rédaction suivante est proposée pour l'intitulé :

« Projet de loi portant approbation de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et du règlement annexé, adoptés à Londres le 20 octobre 1972. »

Article 1^{er}.

Cet article serait mieux rédigé comme suit :

« Article 1^{er}. — La Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et le règlement qui y est annexé, adoptés à Londres le 20 octobre 1972, sortiront leur plein et entier effet. »

Article 2.

§ 2. — Le § 2 n'a d'autre objet que de donner au Roi le pouvoir d'introduire en droit interne, sans assentiment renouvelé des Chambres, les modifications qui seront apportées à l'avenir à la Convention, conformément à l'article VI de celle-ci.

Cette intention serait mieux exprimée dans le texte ci-après :

« § 2. — Il est autorisé, le cas échéant, à mettre en vigueur les modifications qui seront apportées, conformément à l'article VI de la Convention, au règlement ou à ses annexes. »

§ 3. — Le texte suivant est proposé :

« § 3. — Il est également autorisé à mettre en vigueur, dans les conditions qu'il détermine, les résolutions prises par l'Organisation intergouvernementale de la navigation maritime au sujet des dispositifs de routes maritimes. »

Le texte néerlandais des actes internationaux doit être précédé de la mention « Vertaling ».

De Kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnan, kamervoorzitter,

H. Rousseau en J. van den Bossche, staatsraden,

P. De Visscher en F. Rigaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. Ronsmans, adjunct-auditeur.

De Griffier,

J. TRUYENS.

De Voorzitter,

G. VAN BUNNEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972, het bijgevoegde Reglement, en zijn bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, zullen volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

§ 1. — De Koning is belast met de uitvoering van het bij artikel 1 bepaald Verdrag en bijgevoegd Reglement.

§ 2. — Hij mag in voorkomend geval uitwerking verlenen aan de wijzigingen welke, overeenkomstig artikel VI van voornoemd Verdrag, in dat Reglement of in de Bijlagen ervan mochten worden aangebracht.

§ 3. — Hij mag ook, onder door hem te bepalen voorwaarden, uitwerking verlenen aan de resoluties, door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie aangenomen met betrekking tot de routerings- en verkeersscheidingssystemen in zee.

§ 4. — Hij regelt de politie en scheepvaart in de Belgische territoriale zee en de Belgische wateren die met de zee in verbinding staan en voor zeeschepen toegankelijk zijn.

La chambre était composée de

Messieurs : G. Van Bunnan, président de chambre,

H. Rousseau et J. van den Bossche, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et F. Rigaux, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. E. Ronsmans, auditeur adjoint.

Le Greffier,

J. TRUYENS.

Le Président,

G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

La Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, le Règlement y annexé et ses annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 2.

§ 1. — Le Roi est chargé de l'exécution de la Convention et du Règlement y annexé prévu à l'article premier.

§ 2. — Il est autorisé, le cas échéant, à mettre en vigueur les modifications qui seront apportées, conformément à l'article VI de la Convention précitée, au dit Règlement ou à ses annexes.

§ 3. — Il est également autorisé à mettre en vigueur, dans les conditions qu'il détermine, les résolutions prises par l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale au sujet des systèmes de routes et des dispositifs de séparation du trafic.

§ 4. — Il règle la police et la navigation dans la mer territoriale belge et les eaux belges, attenantes à la mer et accessibles aux navires de mer.

Art. 3.

Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van zesentwintig frank tot driehonderd frank of met een van die straffen allen, al wie het bij artikel 1 bedoelde verdrag en toegevoegd reglement, deze wet en hun uitvoeringsbesluiten heeft overtreden.

Art. 4.

De artikelen 2 en 3 van deze wet treden in werking op de hiertoe door de Koning vastgestelde datum.

Gegeven te Brussel, op 6 februari 1975.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,*

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

Art. 3.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six à trois cent francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui a contrevenu à la Convention et au Règlement visés à l'article premier, à la présente loi et à leurs arrêtés d'exécution.

Art. 4.

Les articles 2 et 3 de la présente loi entrent en vigueur à la date fixée à cet effet par le Roi.

Donné à Bruxelles, le 6 février 1975.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

(Vertaling.)

VERDRAG

**inzake de Internationale Bepalingen
ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (1).**

De Verdragsluitende Partijen,

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 Verdragsluitende Partijen 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

(1) De Engelse tekst is ter griffie van de Kamer neergelegd.

CONVENTION

**sur le Règlement international de 1972
pour prévenir les abordages en mer (1).**

Les Parties à la présente Convention,

Désireuses 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 1^{er} 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 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

(1) Le texte anglais de la Convention est déposé au greffe de la Chambre.

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 vaartuigen met een bruto inhoud van 100 ton en meer, dit Verdrag hebben gesloten, daarbij in aanmerking nemende aan welke van de twee voorwaarden het eerste 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 datum van inwerkingtreding van een amendement van dit Verdrag overeenkomstig artikel VI, vierde lid, geldt elke bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding voor het aldus amendement Verdrag.

5. Op de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag worden de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1960, opgeheven en door de onderhavige Bepalingen vervangen.

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.

Amendementen aan de Bepalingen.

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

2. Indien een zodanig amendement wordt aanvaard door een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uit-

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 1^{er} 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 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 3 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,

brengen in de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, wordt het ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen en Leden van de Organisatie en wel uiterlijk zes maanden voor het door de Algemene Vergadering van de Organisatie in overweging wordt genomen. Een Verdragsluitende Partij, die geen Lid van de Organisatie is, heeft het recht aan de besprekingen deel te nemen wanneer het amendement door de Algemene Vergadering in overweging wordt genomen.

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

4. Een zodanig amendement wordt van kracht op een door de Algemene Vergadering op het tijdstip van zijn 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 het amendement. 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 de inwerkingtreding van een amendement treedt het in de plaats van de vroegere bepaling waarop het amendement betrekking heeft en doet haar te niet voor alle Verdragsluitende Partijen die tegen dit amendement 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 het amendement 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.

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 p er à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

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 de 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 à 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. 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.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

J. VAN DEN BOSCH.

Voor de Regering van de Federatieve Republiek Brazilië :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

SERGIO CORREA DA COSTA.

23 mei 1973.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Bulgarije :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

A. NIKOLOV.

Voor de Regering van het Koninkrijk Denemarken :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

ERLING KRISTIANSEN.

17 november 1972.

Voor de Regering van de Republiek Finland :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

AXEL ASPELIN.

Voor de Regering van de Franse Republiek :

Onder voorbehoud van aanvaarding.

J. DENOYELLE.

9 november 1972.

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

DR. BREUER.

Voor de Regering van de Republiek Ghana :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

C. K. T. DZIWORSIE.

Voor de Regering van het Koninkrijk Griekenland :

Onder voorbehoud van bekrachtiging.

N. BROUMAS.

17 mei 1973.

Voor de Regering van de Republiek IJsland :

Onder voorbehoud van goedkeuring.

PALL RAGNARSSON.

Voor de Regering van de Republiek Indië :

M. RASGOTRA.

30 mei 1973.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Sous réserve de ratification.

J. VAN DEN BOSCH.

Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :

Sous réserve de ratification.

SERGIO CORREA DA COSTA.

23 mai 1973.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :

Sous réserve de ratification.

A. NIKOLOV.

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :

Sous réserve de ratification.

ERLING KRISTIANSEN.

17 novembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

Sous réserve de ratification.

AXEL ASPELIN.

Pour le Gouvernement de la République française :

Sous réserve d'acceptation.

J. DENOYELLE.

9 novembre 1972.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

Sous réserve de ratification.

DR. BREUER.

Pour le Gouvernement de la République du Ghana :

Sous réserve de ratification.

C. K. T. DZIWORSIE.

Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce :

Sous réserve de ratification.

N. BROUMAS.

17 mai 1973.

Pour le Gouvernement de la République d'Islande :

Sous réserve d'approbation.

PALL RAGNARSSON.

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :

M. RASGOTRA.

30 mai 1973.

Voor de Regering van de Republiek Indonesië :
 Onder voorbehoud van aanvaarding.
 HAMIMJAR S. ATMADJA.

Voor de Regering van Ierland :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 DONAL O'SULLIVAN.
 30 mei 1973.

Voor de Regering van de Republiek Italië :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 VITTORIO ARTEMISIO.

Voor de Regering van de Khmer Republiek :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 HAN KANG.

Voor de Regering van de Republiek Korea :
 Onder voorbehoud van aanvaarding.
 KYUNG NOK CHOI.
 23 oktober 1972.

Voor de Regering van de Staat Koeweit :
 Onder voorbehoud van aanvaarding.
 A. R. MULLA HUSSEIN.

Voor de Regering van Nieuw Zeeland :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 T. H. McCOMBS.
 1 juni 1973.

Voor de Regering van het Koninkrijk Noorwegen :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 NEUBERTH WIE.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Polen :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 ARTUR STAREWICZ.

Voor de Regering van de Portugese Republiek :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 B. CADETE.

Voor de Regering van het Koninkrijk Zweden :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 GÖRAN STEEN.

Voor de Regering van het Zwitserse Eedgenootschap :
 Onder voorbehoud van bekrachtiging.
 R. BÄR.
 24 januari 1973.

Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie :
 Sous réserve d'acceptation.
 HAMIMJAR S. ATMADJA.

Pour le Gouvernement de l'Irlande :
 Sous réserve de ratification.
 DONAL O'SULLIVAN.
 30 mai 1973.

Pour le Gouvernement de la République italienne :
 Sous réserve de ratification.
 VITTORIO ARTEMISIO.

Pour le Gouvernement de la République khmère :
 Sous réserve de ratification.
 HAN KANG.

Pour le Gouvernement de la République de Corée :
 Sous réserve d'acceptation.
 KYUNG NOK CHOI.
 23 octobre 1972.

Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït :
 Sous réserve d'acceptation.
 A. R. MULLA HUSSEIN.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
 Sous réserve de ratification.
 T. H. McCOMBS.
 1^{er} juin 1973.

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :
 Sous réserve de ratification.
 NEUBERTH WIE.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
 Sous réserve de ratification.
 ARTUR STAREWICZ.

Pour le Gouvernement de la République portugaise :
 Sous réserve de ratification.
 B. CADETE.

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :
 Sous réserve de ratification.
 GÖRAN STEEN.

Pour le Gouvernement de la Confédération suisse :
 Sous réserve de ratification.
 R. BÄR.
 24 janvier 1973.

*Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk
van Groot-Brittannië en Noord-Ierland :*

Onder voorbehoud van aanvaarding.

A. C. MANSON.

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika :

Onder voorbehoud van aanvaarding.

WILLIAM L. MORRISON.

STUART S. BECKWITH.

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

Sous réserve d'acceptation.

A. C. MANSON.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

Sous réserve d'acceptation.

WILLIAM L. MORRISON.

STUART S. BECKWITH.

INTERNATIONAAL REGLEMENT TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE, 1972.

DEEL A. — ALGEMEEN.

Voorschrift 1.

Toepassing.

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

b) Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door een bevoegde instantie voor reden, havens, rivieren, meren of binnenwateren, die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen. 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 oorlogschepen en voor vaartuigen in convooi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten voor vissersvaartuigen 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 verkeersscheidingssystels worden aangenomen, waarop deze Voorschriften van toepassing zijn.

e) Indien de betrokken Regering van mening is dat een vaartuig van bijzondere constructie of bestemd voor bijzondere opdrachten, 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 vaartuig te belemmeren, dient zulk een vaartuig 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 vaartuig het meest met deze Voorschriften overeenkomen.

Voorschrift 2.

Verantwoordelijkheid.

a) Niets in deze Voorschriften ontheft een vaartuig, 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 vaartuig 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 vaartuigen, 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 « vaartuig » elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.

REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES ET IER.

PARTIE A. — GENERALITES.

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 État 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 supplémentaire 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.

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 disposition 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) Betekent de uitdrukking « werktuiglijk voortbewogen vaartuig » elk vaartuig voortbewogen door machines.

c) Betekent het woord « zeilvaartuig » elk vaartuig dat onder zeil is mits de voortsstuwingsmachines, indien angebracht, niet worden gebruikt.

d) Betekent de uitdrukking « vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij » een vaartuig dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een vaartuig 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 « onmanoevreerbaar vaartuig » een vaartuig 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 vaartuig uit te wijken.

g) Betekent de uitdrukking « beperkt manoeuvreerbaar vaartuig » een vaartuig 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 vaartuig uit te wijken.

De volgende vaartuigen worden beschouwd als beperkt manoeuvreerbare vaartuigen :

- i) een vaartuig bezig met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of een pijpleiding;
- ii) een vaartuig bezig met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water;
- iii) een vaartuig bezig met bevoorraden of met het overbrengen van personen, proviand of lading terwijl het varende is;
- iv) een vaartuig bezig met het laten opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
- v) een vaartuig bezig met mijnenveegwerkzaamheden;

vi) een vaartuig bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het slepende vaartuig en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen.

h) Betekent de uitdrukking « vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid » een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks.

k) Worden vaartuigen 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 VAARTUIGEN BIJ ELK SOORT ZICHT.

Voorschrift 4.

Toepassing.

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

Voorschrift 5.

Uitkijk.

Elk vaartuig 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.

b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchand 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) 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 et 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 remorqueur 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 son cap.

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. — REGLES DE BARRE ET DE ROUTE.

SECTION I. — CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITE.

Règle 4.

Champ d'application.

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

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.

Voorschrift 6.

Veilige vaart.

Elk vaartuig 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 aan de heersende omstandigheden en toestanden aangepaste afstand.

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

- a) Door alle vaartuigen :
 - i) de zichtbaarheid;
 - ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentraties van vissersvaartuigen of andere vaartuigen;
 - iii) de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig, 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 wallichten of het stralen van zijn eigen licht;
 - 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 vaartuigen met een goed werkende radar :
 - i) de kenmerken, doeltreffendheid en beperkingen van de radar-installatie;
 - ii) eventuele beperkingen opgelegd door het gebruikte radarbereik;
 - iii) de invloed van de toestand van de zee, het weer en andere storende invloeden op de detectie met behulp van radar;
 - iv) de mogelijkheid dat kleine vaartuigen, 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 waargenomen vaartuigen;
 - vi) het nauwkeuriger beoordelen van de zichtbaarheid die eventueel mogelijk is wanneer de radar wordt gebruikt om de afstand tot vaartuigen of andere voorwerpen in de omgeving te bepalen.

Voorschrift 7.

Gevaar voor aanvaring.

- a) Elk vaartuig 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 radar-apparaat, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van het nasporen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van plotten of een gelijkwaardig stelselmatig nagaan 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 vaartuig 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 vaartuig of een sleep of bij het dicht naderen van een vaartuig.

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.

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 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 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.

Manœuvres 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) Elke verandering van koers en/of vaart ter vermindering van aanvaring dient, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg te zijn om voor een ander vaartuig onmiddellijk visueel zichtbaar te zijn of met behulp van radar gemakkelijk te kunnen worden 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 vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig vaart te minderen of de vaart er geheel uit te halen door te stoppen of achteruit te slaan.

Voorschrift 9.

Nauwe vaarwateren.

a) Een vaartuig 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 vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilvaartuig mag de doorvaart van een vaartuig dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen niet belemmeren.

c) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een ander vaartuig varende in een nauw vaarwater of vaargeul niet belemmeren.

d) Een vaartuig mag een nauw vaarwater of vaargeul niet kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een vaartuig dat slechts in zulk een vaarwater of vaargeul veilig kan varen. Laatstgenoemd vaartuig kan het geluidsein, voorgeschreven in voorschrift 34 d), gebruiken indien het twijfelt aan de bedoeling van het kruisende vaartuig.

e) i) Wanneer in een nauw vaarwater of vaargeul het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het op te lopen vaartuig maatregelen moet nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken, dient het vaartuig 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 vaartuig 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. Ingeval van twijfel kan het de seinen geven, voorgeschreven in voorschrift 34 d);

ii) dit voorschrift ontheft het oplopende vaartuig niet van zijn verplichting volgens voorschrift 13.

f) Een vaartuig dat een bocht of een gebied in een nauw vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere vaartuigen 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 vaartuig 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 vaartuig 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;

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 de 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 manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres 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 ou une voie d'accès étroits 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 ou d'une voie d'accès étroits.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal ou d'une voie d'accès étroits.

d) Un navire doit éviter de traverser un chenal ou une voie d'accès étroits 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 ou une voie d'accès étroits, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire rattrapant 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 manœuvrer 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 dans un chenal ou une voie d'accès étroits 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) 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 vaartuig 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 zo veel 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 vaartuig, geen kruisend vaartuig 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 vaartuig varende in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.

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

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

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

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

AFDELING II. — GEDRAG VAN VAARTUIGEN DIE IN ZICHT VAN ELKAAR ZIJN.

Voorschrift 11.

Toepassing.

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

Voorschrift 12.

Zeilvaartuigen.

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

- i) indien beide vaartuigen over verschillende boeg liggen, dient het vaartuig dat over stuurboordsboeg ligt uit te wijken voor het vaartuig dat over bakboordsboeg ligt;
- ii) indien beide vaartuigen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse vaartuig uit te wijken voor het lijwaartse;
- iii) indien een vaartuig dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een vaartuig ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat vaartuig 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, ingeval van een vierkant getuigd vaartuig, 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 voorgescreven, dient elk vaartuig, dat een ander vaartuig oploopt, uit te wijken voor het vaartuig dat opgelopen wordt.

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 côtière ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, lequel 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) 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 grande 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) Een vaartuig wordt geacht op te lopen wanneer het een ander vaartuig nadert uit een richting van meer dan 22,5 graden achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in een zodanige positie met betrekking tot het vaartuig dat opgelopen wordt, dat het des nachts alleen het heklicht van dat vaartuig doch geen van zijn zijlichten zou kunnen zien.

c) Wanneer een vaartuig in twijfel verkeert of het een ander vaartuig 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 vaartuigen kan het oplopende vaartuig niet maken tot een koerskruisend vaartuig in de zin van deze Voorschriften of het ontslaan van de plicht om vrij te blijven van het opgelopen vaartuig totdat het geheel is gepasseerd en goed vrij is.

Voorschrift 14.

Recht tegen elkaar in sturen.

a) Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen 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 voorbij varen.

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

c) Wanneer een vaartuig 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 vaartuigen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dient het vaartuig 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 vaartuig dat moet uitwijken.

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

Voorschrift 17.

Maatregelen van het vaartuig dat koers en vaart moet houden.

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

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

b) Indien tengevolge van enige oorzaak het vaartuig dat verplicht is zijn koers en vaart te behouden zich zo dicht bij het andere bevindt, dat aanvaring door een handeling van het vaartuig 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 vaartuig dat maatregelen neemt overeenkomstig het bepaalde onder a) ii) van dit voorschrift ten einde aanvaring te vermijden met een ander werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat zijn koers kruist, dient, wanneer de omstandigheden het toelaten, geen koers naar bakboord te wijzigen wanneer dat vaartuig zich aan zijn eigen bakboordszijde bevindt.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction 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.

Règle 17.

Manoeuvre du « navire privilégié ».

a) i) Lorsqu'un navire est tenu 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) Dit voorschrift ontheft het vaartuig dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Voorschrift 18.

Verantwoordelijkheden van vaartuigen onderling.

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

a) Dient een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat varende is uit te wijken voor :

- i) een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
- ii) een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig;
- iii) een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij.
- iv) een zeilvaartuig.

b) Dient een zeilvaartuig dat varende is uit te wijken voor :

- i) een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
- ii) een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig;
- iii) een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij.

c) Dient een vaartuig met de uitoefening van de visserij voor zover mogelijk, uit te wijken voor :

- i) een onmanoeuvrerbaar vaartuig;
- ii) een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig.

d) i) Dient elk vaartuig, niet zijnde een onmanoeuvrerbaar vaartuig of een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig indien de omstandigheden zulks toelaten, te vermijden de veilige vaart te belemmeren van een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, dat de seinen van voorschrift 28 toont.

ii) Dient een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid 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 vaartuigen 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 VAARTUIGEN BIJ BEPERKT ZICHT.

Voorschrift 19.

Gedrag van vaartuigen bij beperkt zicht.

a) Dit voorschrift is van toepassing op vaartuigen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.

b) Elk vaartuig dient een veilige vaart aan te houden, aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht. Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dient zijn machines gereed te hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.

c) Elk vaartuig 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 vaartuig dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander vaartuig 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 vaartuig voorlijker dan dwars, dat niet is een vaartuig dat wordt opgelopen;

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

e) Behalve wanneer is vastgesteld dat er geen gevaar voor aanvaring bestaat, dient elk vaartuig dat schijnbaar voorlijker dan dwars het mistsein van een ander vaartuig hoort of dat een te dicht naderen van een ander vaartuig voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart te verminderen tot het minimum waarbij het op koers

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.

Responsabilité réciproque 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 manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre 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 manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre 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 manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si 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 une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion améri 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 présentes 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 s'il existe une possibilité de situation très rapprochée et/ou un risque d'abordage. 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 sa vitesse au minimum nécessaire

kan worden gehouden. Indien nodig dient de vaart geheel uit het vaartuig te worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig te worden gemanoeuvreed totdat het gevaar voor aanvaring is geweken.

DEEL C. — LICHTEN EN DAGMERKEN.

Voorschrift 20.

Toepassing.

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

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

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

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

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

Voorschrift 21.

Begripsomschrijvingen.

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

b) Onder « zijlicht » wordt verstaan een groen licht aan stuurboordzijde en een rood licht aan bakboordzijde, 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 vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mogen de zijlichten worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse verticale vlak in langstriching.

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 vaartuig.

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 vaartuigen met een lengte van 50 meter en meer :

- een toplicht, 6 zeemijlen;
- een zijlicht, 3 zeemijlen;
- een heklicht, 3 zeemijlen;

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 22,5 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 longueur 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).

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, 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;

- een sleeplicht, 3 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen.

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

- een toplicht, 5 zeemijlen, wanneer evenwel de lengte van het vaartuig minder is dan 20 meter, 3 zeemijlen;
- een zijlicht, 2 zeemijlen;
- een heklicht, 2 zeemijlen;
- een sleeplicht, 2 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen.

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

- een toplicht, 2 zeemijlen;
- een zijlicht, 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 vaartuigen die varende zijn.

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 vaartuig met een lengte van minder dan 50 meter niet verplicht is zulk een licht te tonen, doch het wel mag doen;
- iii) zijlichten;
- 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 vaartuig 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 vaartuig ook zijlichten te tonen.

Voorschrift 24.

Slepen en duwen.

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 slepende vaartuig tot het uiteinde van de sleep, meer is dan 200 meter, drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar;
- ii) zijlichten;
- 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 vaartuig en een vaartuig dat wordt geduwd vast aan elkaar zijn verbonden in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen vaartuig en de in voorschrift 23 voorgeschreven lichten te tonen.

c) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dient, wanneer het duwt of langsijdt 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) zijlichten;
- iii) een heklicht.

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

- 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;

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 aéroglesseur 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 nœuds 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 ses feux;

- 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) 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) ci-dessus s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).

e) Een vaartuig of voorwerp dat wordt gesleept dient te tonen :

- i) zijlichten;
- 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 langsij gesleepte vaartuigen wat betreft het voeren van lichten beschouwd dienen te worden als één vaartuig,

- i) dient een geduwd vaartuig dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop zijlichten te tonen;
- ii) dient een langsij gesleept vaartuig een heklicht en voorop zijlichten te tonen.

g) Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een gesleept vaartuig of object de onder e) van dit voorschrift voorgeschreven lichten te tonen, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om het gesleepte vaartuig of object te verlichten of althans de aanwezigheid van het onverlichte vaartuig of object aan te duiden.

Voorschrift 25.

Zeilvaartuigen die varende zijn en vaartuigen voortbewogen door riemen.

a) Een zeilvaartuig dat varende is, dient te tonen :

- i) zijlichten;
- ii) een heklicht.

b) Op een zeilvaartuig 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 zeilvaartuig 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 zeilvaartuig 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 vaartuig mag de in dit voorschrift voor zeilvaartuigen 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 vaartuig 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.

Vissersvaartuigen.

a) Een vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig 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 zijlichten en een heklicht.

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 remorqué dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Les feux de plusieurs 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) ci-dessus, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un navire ou d'un 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 fanal combiné 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) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) 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 mât 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) Een vaartuig 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 vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van dit dagmerk een mand tonen;

ii) wanneer het vstuig meer dan 150 meter, horizontaal gerekend, in zee uitstaat, in de richting van het vstuig 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 zijlichten en een heklicht.

d) Een vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig van zijn lengte.

Voorschrift 27.

Onmanoeuvrerbare vaartuigen en beperkt manoeuvrerbare vaartuigen.

a) Een onmanoeuvrerbaar vaartuig 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 zijlichten en een heklicht.

b) Een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig, behalve een vaartuig bezig met mijnenvoegwerkzaamheden, dient te tonen :

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

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

iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder i) voorgeschreven lichten, tevens toplichten, zijlichten 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 vaartuig bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het slepende vaartuig 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 en het dagmerk te tonen, voorgeschreven in voorschrift 24 a).

d) Een beperkt manoeuvrerbaar vaartuig 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 vaartuig voorbij kan varen;

iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder i) en ii) voorgeschreven lichten, tevens toplichten, zijlichten en een heklicht;

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

e) Wanneer het door de afmetingen van een vaartuig dat bezig is met duikersverrichtingen 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.

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 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.

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 biconcave;

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) 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 superposées pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux biconcaves superposées 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 c), 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) Een vaartuig bezig met mijnenveegwerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, voorgeschreven in voorschrift 23, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen. Een 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 vaartuigen gevaarlijk is de mijnenveger dichter te naderen dan 1 000 meter van diens achterschip of 500 meter aan elke zijde.

g) Vaartuigen 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 vaartuigen in nood die hulp verlangen. Noodsein en zijn vermeld in Bijlage IV van deze Bepalingen.

Voorschrift 28.

Vaartuigen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid.

Een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid mag, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, 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 vaartuig 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 zijlichten 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 vaartuig van zijn soort en lengte.

Voorschrift 30.

Ten anker liggende en aan de grond zittende vaartuigen.

a) Een ten anker liggend vaartuig 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 vaartuig 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 best kan worden gezien.

c) Een ten anker liggend vaartuig met een lengte van 100 meter of meer moet, en elk ander ten anker liggend vaartuig mag, tevens de beschikbare werklampen of gelijkwaardige lichten gebruiken om zijn dekken te verlichten.

d) Een vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuigen gewoonlijk varen, is niet verplicht de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder a), b) of d) van dit voorschrift.

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 pomme du mât de misaine ou près 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 1 000 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 à propulsion mécanique handicapés par leur tirant d'eau.

Un navire à propulsion mécanique handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, 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 pomme du mât ou près 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) de plus, au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), un ou plusieurs feux ou une 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).

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 le 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), sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal, une voie d'accès ou un ancrage étroits, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

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. — GELUIDS- 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 vaartuig met een lengte van 12 meter of meer dient te zijn voorzien van een fluit en klok; een vaartuig 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 onderscheidelijke geluidskernmerken bezitten, met dien verstande dat het altijd mogelijk moet zijn om de vereiste seinen door bediening met de hand te geven.

b) Een vaartuig 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.

Manoeuvrer- en-waarschuwingseinen.

a) Wanneer vaartuigen in zicht van elkaar zijn, dient een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 vaartuig 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.

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 avertisseurs.

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue 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) par des signaux lumineux répétés, si nécessaire, 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) Wanneer in zicht van elkaar in een nauw vaarwater of vaargeul :

i) dient een vaartuig 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 stuurboordzijde » ;

— twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten om aan te geven : « Ik ben van plan u op te lopen aan uw bakboordzijde » ;

ii) dient het vaartuig 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 vaartuigen die in zicht van elkaar zijn elkaar naderen en om welke reden dan ook één van de schepen de voornemens de handelingen van het andere niet begrijpt, of eraan twijfelt dat het andere vaartuig voldoende handelingen verricht om een aanvaring te vermijden, dient het in twijfel verkerende vaartuig 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 vaartuig dat een bocht of een gebied van een vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere vaartuigen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel, dient een lange stoot te geven. Dit sein dient door een naderend vaartuig 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 vaartuig 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.

Geluidsseinen 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 vaartuig dat vaart door het water loopt, moet met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot geven.

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

c) Een onmanoeuvreerbaar vaartuig, een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, een vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, een zeilvaartuig, een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij en een vaartuig dat een ander vaartuig sleept of duwt, moet, in plaats van de seinen voorgeschreven onder a) of b) van dit voorschrift, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een lange stoot gevolgd door twee korte stoten.

d) Een vaartuig dat gesleept wordt of, indien meer dan één vaartuig wordt gesleept het laatste vaartuig van de sleep, moet, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten vier achtereenvolgende stoten 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 vaartuig en een vaartuig dat wordt geduwd vast verbonden zijn in een samengestelde eenheid dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen vaartuig en dienen zij de seinen te geven, voorgeschreven onder a) of b) van dit voorschrift.

f) Een ten anker liggend vaartuig moet, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden de klok snel luiden. Op een vaartuig met een lengte van 100 meter of meer moet de klok worden geluid op het voorschip en onmiddellijk na het luiden van de klok moet de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel worden geluid op het achterschip. Een ten anker liggend vaartuig mag tevens drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een korte, een lange en een korte stoot, om een naderend vaartuig in te lichten over zijn positie en te waarschuwen voor de mogelijkheid van aanvaring.

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

i) un navire qui entend en rattraper un autre 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) 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), 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) 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).

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) Een vaartuig dat aan de grond zit, moet het sein met de klok en indien vereist het sein met de gong 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 vaartuig dat aan de grond zit mag tevens een passend fluitsein geven.

h) Een vaartuig 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 loodsvaartuig bezig met de uitoefening van de loodsdienst 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 vaartuig mag elk vaartuig licht- of geluidsseinen 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 vaartuig te hinderen of in verwarring te brengen.

Voorschrift 37.

Noodseinen.

Wanneer een vaartuig 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 vaartuig (of elke klasse van vaartuigen) 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 vaartuigen 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 vaartuigen 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 zijlichten, 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 geluidsseinen, voorgeschreven in Bijlage III van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften.

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 plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre le sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué 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), 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.

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 : 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 : 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.

BIJLAGE I.

PLAATSING EN TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN LICHTEN EN DAGMERKEN.

1. Begripsomschrijving.

De uitdrukking « hoogte boven de romp » betekent hoogte boven het bovenste doorlopende dek.

2. Hoogte en onderlinge afstand van lichten.

a) Op een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuigen dient zodanig te zijn dat in alle toestanden waarbij het vaartuig geen abnormale stuurlast heeft het achterste licht boven en gescheiden van het voorste licht kan worden gezien vanaf de waterspiegel op een afstand van 1 000 meter van de voorsteven.

c) Het toplicht van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 vaartuig 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 zijlichten en een heklicht worden gevoerd, dient het toplicht ten minste 1 meter hoger dan de zijlichten te worden gevoerd.

e) Eén van de twee of drie toplichten, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig bezig met het slepen of duwen van een ander vaartuig, dient op dezelfde plaats als het voorste toplicht van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig te zijn aangebracht.

f) Onder alle omstandigheden dient het toplicht of dienen de toplichten boven en vrij van alle andere lichten en afschermende scheepsdelen te zijn geplaatst.

g) De zijlichten van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 zijlichten dienen, indien gecombineerd in één lantaarn en gevoerd op een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 moeten worden gevoerd, dient de onderlinge afstand tussen deze lichten, als volgt te zijn :

i) op een vaartuig 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 vaartuig 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.

ANNEXE I.

EMPLACEMENT ET CARACTERISTIQUES 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 à la verticale du feu avant et 4,5 mètres plus haut que celui-ci.

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) 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 et 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 et 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) Het onderste van de twee rondom zichtbare lichten, voorgeschreven voor een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij dient te zijn geplaatst op een hoogte boven de zijlichten 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 vaartuig twee lichten worden gevoerd mag het voorste niet minder dan 4,5 meter boven het achterste te zijn geplaatst. Op een vaartuig met een lengte van 50 meter of meer mag 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 vaartuig twee toplichten zijn voorgeschreven, mag de horizontale afstand tussen deze lichten niet minder zijn dan de helft van de lengte van het vaartuig, doch deze afstand behoeft niet meer dan 100 meter te zijn. Het voorste licht dient te zijn geplaatst op een afstand vanaf de voorsteven van niet meer dan een kwart van de lengte van het vaartuig.

b) Op een vaartuig met een lengte van 20 meter of meer mogen de zijlichten niet worden aangebracht vóór de voortoplichten. Zij dienen te zijn geplaatst aan of nabij de zijde van het vaartuig.

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

a) Het licht dat de richting aangeeft van het uitstaande vistuig van een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, voorgeschreven in voorschrift 26 c) ii), moet worden 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 zijlichten.

b) De lichten en dagmerken op een vaartuig 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), moeten worden 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 zijlichten.

De zijlichten moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van dofwart 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 moeten zwart zijn en de volgende afmetingen hebben :

- i) een bal moet een middellijn hebben van ten minste 0,6 meter;
- ii) een kegel moet een grondvlak hebben met een middellijn van ten minste 0,6 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
- iii) een cylinder moet een middellijn hebben van ten minste 0,6 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
- iv) een ruit moet 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 vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mogen dagmerken met kleinere afmetingen, doch passend bij de grootte van het vaartuig, worden gebruikt en mag de tussenruimte dienovereenkomstig worden verminderd.

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 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 dépasser 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 à 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. 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. Eisen inzake de kleuren van lichten.

De kleursoort van alle navigatielichten moet overeenkomen 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 :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-0,8}$$

waarin 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 van de hand van de formule berekende cijfers wordt gegeven in de onderstaande tabel :

Zichtbaarheid van het licht in zeemijlen D	Lichtsterkte van het licht in candela's bij K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota : De maximum lichtsterkte van navigatielichten dient te worden beperkt ter vermijding van hinderlijke verblinding.

9. Horizontale sectoren.

a) i) Zijlichten zoals aangebracht op het vaartuig moeten in de richting recht vooruit de vereiste minste lichtsterkte 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 zijlichten bij 22,5 graden achterlijker dan dwars moeten de vereiste minste lichtsterkten 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 % tot aan de voorgeschreven sectorgrenzen; zij dient daarna geleidelijk af te nemen en wel zodanig, dat bij niet meer dan 5 graden bui-

7. Couleur des feux.

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

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 :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-0,8}$$

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 :

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 et 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 jus-

ten de sectorgrenzen bij 22,5 graden achterlijker dan dwars vrijwel geen licht meer waarneembaar is.

b) Rondom zichtbare lichten moeten zo 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 vaartuigen, 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 zeilvaartuigen, moeten zodanig 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 % van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 7,5 graden boven tot 7,5 graden onder het horizontale vlak.

b) De verticale sectoren van elektrische lichten op zeilvaartuigen moeten zodanig 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 % 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 vaartuig 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 vaartuig dient ten genoegen te zijn van de bevoegde overheid van de Staat waar het vaartuig is geregistreerd.

qu'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 nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux... les 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) au moins 60 % 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 des 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 % 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'autant plus 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.

12. Feux de manoeuvre.

Nonobstant les dispositions de la section 2 f), 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.

BIJLAGE II.

AANVULLENDE SEINEN
VOOR VISSERSVAARTUIGEN
DIE IN ELKAARS NABIJHEID VISSSEN.

1. Algemeen.

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

2. Seinenvoor treilers.

a) Vaartuigen, 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 hindernis : twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.

b) Elk vaartuig 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 vaartuig van het span;
- ii) bij het uitzetten of binnenhalen van hun netten of wanneer hun netten vastzitten aan een hindernis, de onder a) voorgeschreven lichten.

3. Seinenvoor vaartuigen met ringzegen.

Vaartuigen 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 vaartuig door zijn vistuig belemmerd is in zijn manoeuvreerbaarheid.

ANNEXE II.

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES
DES NAVIRES DE PECHE
PECHANT A PROXIMITE 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.

BIJLAGE III.

TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN
VAN TOESTELLEN VOOR GELUIDSSEINEN.

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 ($\pm 1\%$) liggen en de geluidsdruk niveaus 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 vaartuig met een lengte van 200 meter of meer;
- ii) 130-350 Hz voor een vaartuig met een lengte van 75 meter of meer doch minder dan 200 meter;
- iii) 250-700 Hz voor een vaartuig met een lengte van minder dan 75 meter.

c) Geluidsterkte en hoorbaarheidsafstand.

Een op een vaartuig 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 1/3 octaafband binnen de frequenties tussen 180 en 700 Hz ($\pm 1\%$) een geluidsdruk niveau voort te brengen van niet minder dan het desbetreffende cijfer in de onderstaande tabel.

Lengte van het vaartuig in meters	1/3 octaafband niveau op 1 meter in dB ten opzichte van 2×10^{-5} N/m ²	Hoorbaarheids- afstand 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% waarschijnlijkheid kan worden gehoord onder rustige weersomstandigheden op luisterposten aan boord van een vaartuig met een gemiddeld geluidsdruk niveau 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 geluidsdruk niveau 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 geluidsdruk niveau op de as zijn. Het geluidsdruk niveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het geluidsdruk niveau 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 geluidsdruk niveau dient te worden gemeten in die 1/3 octaafband die bepalend is voor de hoorbaarheidsafstand.

ANNEXE III.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
DU MATERIEL 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 ($\pm 1\%$) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c).

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 ($\pm 1\%$), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} 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 % 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) Plaatsing van de fluiten.

Wanneer een gerichte fluit als de enige fluit op een vaartuig wordt gebruikt, dient hij zo te zijn aangebracht dat zijn grootste geluidsterkte recht naar voren is gericht.

Een fluit dient zo hoog op een vaartuig 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 geluidsdrukkniveau van het eigen sein van het vaartuig 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 vaartuig fluiten zijn aangebracht op een onderlinge afstand van meer dan 100 meter, dienen er maatregelen te worden getroffen, opdat zij niet gelijktijdig worden gebruikt.

g) Gecombineerde fluitsystemen.

Indien wegens de aanwezigheid van obstakels het geluidsveld van een enkele fluit of van één van de fluiten bedoeld onder f) waarschijnlijk een gebied zal hebben met een aanzienlijk verminderd geluidsniveau, wordt aanbevolen dat een gecombineerd fluitsysteem wordt aangebracht, ten einde deze vermindering op te heffen. Voor de toepassing van de voorschriften dient een gecombineerd fluitsysteem als een enkele fluit te worden beschouwd. De fluiten van een gecombineerd systeem dienen te zijn geplaatst op een onderlinge afstand van niet meer dan 100 meter en zo te zijn ingericht dat zij tegelijkertijd worden gebruikt. De frequentie van elk van de afzonderlijke fluiten dient ten minste 10 Hz te verschillen van die van de andere.

2. Klok of gong.

a) Geluidsterkte van het sein.

Een klok of gong of ander toestel met soortgelijke geluidskenmerken dient een geluidsdrukkniveau 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 vaartuigen met een lengte van meer dan 20 meter en niet minder dan 200 mm voor vaartuigen 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 % van de massa van de klok te zijn.

3. Goedkeuring.

De constructie van toestellen voor geluidsseinen, hun werking en de plaatsing aan boord van het vaartuig dienen ten genoeg te zijn van de bevoegde autoriteit van de Staat waar het vaartuig is geregistreerd.

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 l'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 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, à bord d'un navire, 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 uns 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 % 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.

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 gelijk;
- h) vlammen boven het vaartuig (zoals van een brandend teervat, olievat enz.);
- i) een valschermsignaal of een handstakelicht 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-alarmsein;
- m) het radiotelefonie-alarmsein;
- 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.

ANNEXE IV.

SIGNAUX DE DETRESSE.

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.