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

(vertaling: nl)

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

De Partijen bij dit Verdrag,

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

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

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

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I. Algemene verplichtingen

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

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

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening tot 1 juni 1973 en staat daarna open voor toetreding.
2. De Lid-Staten van de Verenigde Naties of van een van de Gespecialiseerde Organisaties of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie of Partijen bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof kunnen Partij bij dit Verdrag worden door:
 - (a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
 - (b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - (c) toetreding.
3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een daartoe strekkende akte bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen „de Organisatie“) die de Regeringen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden kennis geeft van de nederlegging van elke akte en van de datum van deze nederlegging.

Artikel III. Gebieden waarop het Verdrag van toepassing is

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

Artikel IV. Inwerkingtreding

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

Artikel V. Herzieningsconferentie

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

Artikel VI. Wijzigingen van de Bepalingen

1. Elke door een Verdragsluitende Partij voorgestelde wijziging van de Bepalingen wordt op verzoek van die Partij binnen de Organisatie in overweging genomen.
2. Indien een zodanige wijziging wordt aanvaard door een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, wordt zij ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen en Leden van de Organisatie en wel uiterlijk zes maanden voor zij door de Algemene Vergadering van de Organisatie in overweging wordt genomen. Een Verdragsluitende Partij, die geen Lid van de Organisatie is, heeft het recht aan de besprekingen deel te nemen wanneer de wijziging door de Algemene Vergadering in overweging wordt genomen.
3. Indien de wijziging wordt aanvaard door een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Algemene Vergadering, wordt zij door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.
4. Een zodanige wijziging wordt van kracht op een door de Algemene Vergadering op het tijdstip van haar aanvaarding te bepalen datum, tenzij op een tegelijkertijd door de Algemene Vergadering bepaalde eerdere datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Partijen de Organisatie in kennis stellen van hun bezwaren tegen de wijziging. De Algemene Vergadering bepaalt de in dit lid bedoelde data met een twee derde meerderheid van degenen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.

5. Bij het van kracht worden van een wijziging treedt zij in de plaats van de vroegere bepaling waarop de wijziging betrekking heeft en doet haar te niet voor alle Verdragsluitende Partijen die tegen deze wijziging geen bezwaar hebben gemaakt.
6. De Secretaris-Generaal stelt alle Verdragsluitende Partijen en Leden van de Organisatie in kennis van elk verzoek en elke mededeling overeenkomstig dit artikel en van de datum waarop de wijziging in werking treedt.

Artikel VII. Opzegging

1. Een Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag na verloop van vijf jaren na de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.
2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een akte bij de Organisatie. De Secretaris-Generaal stelt alle andere Verdragsluitende Partijen in kennis van de ontvangst van de akte van opzegging en van de datum van nederlegging daarvan.
3. Een opzegging wordt van kracht één jaar na de nederlegging van de akte, dan wel op een zodanig later tijdstip als in de akte is vermeld.

Artikel VIII. Nederlegging en registratie

1. Dit Verdrag en de Bepalingen worden nedergelegd bij de Organisatie en de Secretaris-Generaal zal voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezenden aan alle Regeringen van de Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden.
2. Wanneer dit Verdrag in werking treedt, wordt de tekst door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Artikel IX. Talen

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

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

GEDAAN te Londen, 20 oktober 1972.

INTERNATIONALE BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE, 1972

DEEL A. - ALGEMEEN

Voorschrift 1. Toepassing

- a. Deze Voorschriften zijn van toepassing op alle schepen in volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen.
- b. Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door een bevoegde instantie voor redenen, havens, rivieren, meren of binnenwateren, die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Zulke bijzondere voorschriften dienen zoveel mogelijk overeen te stemmen met deze Voorschriften.
- c. Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften, uitgevaardigd door de Regering van een Staat met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen voor oorlogsschepen en voor schepen in convoi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten of dagmerken voor vissersschepen, bezig met de uitoefening van de visserij in vlootverband. Deze aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen dienen voor zover mogelijk zodanig te zijn dat zij niet kunnen worden gehouden voor enig licht, dagmerk of sein, elders in deze Voorschriften voorgeschreven.
- d. Door de Organisatie kunnen verkeersscheidingsstelsels worden aangenomen, waarop deze Voorschriften van toepassing zijn.
- e. Indien de betrokken Regering van mening is, dat een schip van bijzondere constructie of bestemming, met betrekking tot het aantal, de plaats, en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook met betrekking tot de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, niet volledig kan voldoen aan de bepalingen van één of meer van deze voorschriften, dient zulk een schip met betrekking tot het aantal, de plaats en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook ten aanzien van de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, te voldoen aan zodanige andere bepalingen als naar het oordeel van de Regering voor dat schip het meest met deze voorschriften overeenkomen.

Voorschrift 2. Verantwoordelijkheid

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

Voorschrift 3. Algemene begripsomschrijvingen

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

- (a) omvat het woord „schip” elk vaartuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing, WIG-tuigen en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.
- (b) betekent de uitdrukking „werktuiglijk voortbewogen schip” elk schip voortbewogen door machines;
- (c) betekent het woord „zeilschip” elk schip dat onder zeil is mits de voortstuwingsmachines, indien aangebracht, niet worden gebruikt;
- (d) betekent de uitdrukking „schip bezig met de uitoefening van de visserij” een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een schip dat vist met sleeplijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

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

DEEL B. - VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE HET UITWIJKEN

AFDELING I. - GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ ELK SOORT ZICHT

Voorschrift 4. Toepassing

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

Voorschrift 5. Uitkijk

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

Voorschrift 6. Veilige vaart

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

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

- (a) door alle schepen:
 - (i) het zicht;
 - (ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentraties van vissersschepen of andere schepen;
 - (iii) de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - (iv) des nachts de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van kustlichten of het stralen van zijn eigen lichten;

- (v) de toestand van wind, zee en stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
- (vi) de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;
- (b) bovendien, door schepen met een goed werkende radar:
 - (i) de kenmerken, doeltreffendheid en beperkingen van de radarinstallatie;
 - (ii) eventuele beperkingen opgelegd door het gebruikte radarbereik;
 - (iii) de invloed van de toestand van de zee, het weer en andere storingsbronnen op de ontdekking met behulp van radar;
 - (iv) de mogelijkheid dat kleine schepen, ijs en andere drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met behulp van radar worden ontdekt;
 - (v) het aantal, de plaats en de beweging van met behulp van radar ontdekte schepen;
 - (vi) de nauwkeuriger beoordeling van het zicht die eventueel mogelijk is wanneer de radar wordt gebruikt om de afstand tot schepen of andere voorwerpen in de omgeving te bepalen.

Voorschrift 7. Gevaar voor aanvaring

- a. Elk schip dient alle beschikbare middelen te gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat. In geval van twijfel wordt een zodanig gevaar geacht te bestaan.
- b. Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radarapparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van waarnemingen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van plotten of een gelijkwaardige stelselmatige waarneming van ontdekte voorwerpen.
- c. Er dienen geen gevolgtrekkingen te worden gemaakt op grond van summiere gegevens, vooral niet van summiere gegevens verkregen met behulp van radar.
- d. Bij de bepaling of er gevaar voor aanvaring bestaat, dient onder meer rekening te worden gehouden met de volgende overwegingen:
 - (i) een zodanig gevaar wordt geacht te bestaan indien de kompaspeiling van een naderend schip niet noemenswaard verandert;
 - (ii) zelfs wanneer een aanmerkelijke verandering in de peiling blijkt, kan een zodanig gevaar soms bestaan, vooral bij het naderen van een zeer groot schip of een sleep of bij het dicht naderen van een schip.

Voorschrift 8. Maatregelen ter vermindering van aanvaring

- a. Alle maatregelen ter vermindering van aanvaringen moeten worden genomen in overeenstemming met de voorschriften van dit Deel, en dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goed zeemanschap.
- b. Elke verandering van koers en/of vaart ter vermindering van aanvaring dient, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg te zijn om gemakkelijk waarneembaar te zijn voor een ander schip waarop met het oog of met behulp van radar wordt waargenomen; een opeenvolging van kleine veranderingen van koers en/of vaart dient te worden vermeden.
- c. Indien daarvoor voldoende ruimte is, kan een koersverandering alléén de meest doeltreffende maatregel zijn om te vermijden dat men elkaar te dicht nadert, mits de maatregel bijtijds wordt genomen, de koersverandering ruim is en niet leidt tot een andere situatie waarin men elkaar te dicht nadert.
- d. De maatregelen genomen ter vermindering van aanvaring met een ander schip dienen zodanig te zijn dat zij leiden tot het voorbijvaren op veilige afstand. De doeltreffendheid van de maatregelen dient zorgvuldig te worden gecontroleerd totdat het andere schip geheel is gepasseerd en goed vrij is.
- e. Indien zulks noodzakelijk is ter vermindering van aanvaring of om meer tijd te verkrijgen ter beoordeling van de situatie dient een schip vaart te minderen of de vaart er geheel uit te halen door te stoppen of achteruit te slaan.
- f.
 - (i) Een schip dat op grond van een van deze voorschriften de doorvaart of de veilige doorvaart van een ander schip niet mag belemmeren dient, wanneer de omstandigheden zulks vereisen, bijtijds

maatregelen te nemen om voldoende ruimte te laten voor de veilige doorvaart van het andere schip.

- (ii) Een schip dat de doorvaart of de veilige doorvaart van een ander schip niet mag belemmeren is niet ontheven van deze verplichting als het het andere schip nadert zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat en dient, wanneer het maatregelen neemt, ten volle rekening te houden met de maatregelen die volgens de voorschriften van dit Deel vereist kunnen zijn.
- (iii) Een schip waarvan de doorvaart niet mag worden belemmerd blijft ten volle verplicht de voorschriften van dit Deel na te leven wanneer de twee schepen elkaar naderen zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat.

Voorschrift 9. Nauwe vaarwateren

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

Voorschrift 10. Verkeersscheidingsstelsels

- a. Dit voorschrift is van toepassing op door de Organisatie aangenomen verkeersscheidingsstelsels en ontheft schepen niet van hun verplichtingen op grond van enig ander voorschrift.
- b. Een schip dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient:
 - (i) in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan;
 - (ii) voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone;
 - (iii) in het algemeen een verkeersbaan binnen te varen of te verlaten aan het uiteinde van de baan doch, wanneer de baan aan één van beide zijanten wordt binnengevaren of verlaten, dient het zulks te doen onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom als uitvoerbaar is.
- c. Een schip dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen met een voorliggende koers die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.

- d.**
- (i) Een schip mag een zone voor kustverkeer niet gebruiken wanneer het zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken. Schepen met een lengte van minder dan 20 meter, zeilschepen en schepen bezig met de uitoefening van de visserij mogen de zone voor kustverkeer echter wel gebruiken;
 - (ii) Niettegenstaande het bepaalde onder (d) (i) mag een schip een zone voor kustverkeer gebruiken wanneer het onderweg is naar of van een haven, een buiten de kust gelegen installatie of constructie, een loodsstation of een andere plaats gelegen binnen de zone voor kustverkeer, of om onmiddellijk gevaar te vermijden.
- e.** Een schip, geen kruisend schip zijnde, of een schip dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat, mag in het algemeen niet een scheidingszone binnenvaren of een scheidingslijn kruisen behalve:
- (i) in noodgevallen ter vermindering van onmiddellijk gevaar;
 - (ii) om de visserij uit te gaan oefenen binnen een scheidingszone.
- f.** Een schip varend in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.
- g.** Een schip dient voor zover uitvoerbaar het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden.
- h.** Een schip dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar is te mijden.
- i.** Een schip bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- j.** Een schip met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilschip mag de veilige doorvaart van een werktuiglijk voortbewogen schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- k.** Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie in een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.
- l.** Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met het leggen van, het plegen van onderhoud aan of het opnemen van een onderzeese kabel, binnen het gebied van een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit Voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

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

Voorschrift 11. Toepassing

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

Voorschrift 12. Zeilschepen

- a.** Wanneer twee zeilschepen elkaar naderen, zodanig dat gevaar voor aanvaring bestaat, dient één van beide uit te wijken en wel als volgt:
- (i) indien beide schepen over verschillende boeg liggen, dient het schip dat over stuurboordsboeg ligt uit te wijken voor het schip dat over bakboordsboeg ligt;
 - (ii) indien beide schepen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse schip uit te wijken voor het lijwaartse;
 - (iii) indien een schip dat over stuurboordsboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat schip over stuurboords- dan wel over bakboordsboeg ligt, dient het daarvoor uit te wijken.
- b.** In dit voorschrift dient onder loefzijde te worden verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, in geval van een vierkant getuigd schip, de andere zijde dan die, waarover het grootste langsscheepse zeil bijstaat.

Voorschrift 13. Oplopen

- a. Onafhankelijk van hetgeen in de Voorschriften van Deel B, Afdeling I en II is voorgeschreven, dient elk schip, dat een ander schip oploopt, uit te wijken voor het schip dat opgelopen wordt.
- b. Een schip wordt geacht op te lopen wanneer het een ander schip nadert uit een richting van meer dan 22,5 graden achterlijker dan dwars, dat wil zeggen in een zodanige positie met betrekking tot het schip dat opgelopen wordt, dat het des nachts alleen het heklicht van dat schip doch geen van zijn boordlichten zou kunnen zien.
- c. Wanneer een schip in twijfel verkeert of het een ander schip oploopt, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig te handelen.
- d. Elke volgende verandering van de peiling tussen de twee schepen kan het oplopende schip niet maken tot een koerskruisend schip in de zin van deze Voorschriften of het ontslaan van de plicht om vrij te blijven van het opgelopen schip totdat het geheel is gepasseerd en goed vrij is.

Voorschrift 14. Recht tegen elkaar in sturen

- a. Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar in sturen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dienen beide naar stuurboord van koers te veranderen, zodat zij elkaar aan bakboordszijde voorbijvaren.
- b. Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip het andere recht of bijna recht vooruit ziet en des nachts de toplichten van het andere schip in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of de beide boordlichten zou kunnen zien en overdag het dienovereenkomstige beeld van het andere schip waarneemt.
- c. Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en dienovereenkomstig te handelen.

Voorschrift 15. Koers kruisen

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

Voorschrift 16. Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

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

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

- a.
 - (i) Wanneer één van beide schepen verplicht is uit te wijken, dient het andere zijn koers en vaart te behouden,
 - (ii) Het laatstgenoemde schip mag echter maatregelen nemen ter vermindering van aanvaring door zelf een manoeuvre uit te voeren zodra hem duidelijk wordt dat het schip dat verplicht is uit te wijken niet de passende maatregelen neemt die ingevolge deze Voorschriften zijn voorgeschreven.
- b. Indien tengevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is zijn koers en vaart te behouden zich zo dicht bij het andere bevindt, dat aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, dient het de maatregelen te nemen, die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van aanvaring.
- c. Een werktuiglijk voortbewogen schip dat maatregelen neemt overeenkomstig het bepaalde onder (a) (ii) van dit voorschrift ten einde aanvaring te vermijden met een ander werktuiglijk voortbewogen schip dat zijn koers kruist, dient, wanneer de omstandigheden het toelaten, geen koers naar bakboord te wijzigen wanneer dat schip zich aan zijn eigen bakboordszijde bevindt.
- d. Dit voorschrift ontheft het schip dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Voorschrift 18. Verantwoordelijkheden van schepen onderling

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

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

AFDELING III. - GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ BEPERKT ZICHT

Voorschrift 19. Gedrag van schepen bij beperkt zicht

- a. Dit voorschrift is van toepassing op schepen die niet in zicht van elkaar zijn wanneer zij varen in of in de buurt van een gebied met beperkt zicht.
- b. Elk schip dient een veilige vaaart aan te houden, aangepast aan de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient zijn machines gereed te hebben ten einde onmiddellijk te kunnen manoeuvreren.
- c. Elk schip dient bij de naleving van de voorschriften van Afdeling I van dit Deel goed rekening te houden met de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht.
- d. Een schip dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander schip ontdekt, dient vast te stellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar te dicht nadert en/of gevaar voor aanvaring bestaat. Is dit het geval, dan dient het bijtijds maatregelen ter vermindering daarvan te nemen, met dien verstande dat wanneer zulke maatregelen bestaan uit een koersverandering, voor zover mogelijk dient te worden vermeden:
 - (i) een koersverandering naar bakboord voor een schip voorlijker dan dwars, dat niet is een schip dat wordt opgelopen;
 - (ii) een koersverandering in de richting van een schip dwars of achterlijker dan dwars.
- e. Behalve wanneer is vastgesteld dat er geen gevaar voor aanvaring bestaat, dient elk schip dat schijnbaar voorlijker dan dwars het mistsein van een ander schip hoort of dat een te dicht naderen van een schip voorlijker dan dwars niet kan vermijden, zijn vaart te verminderen tot het minimum waarbij het op koers kan worden gehouden. Indien nodig dient de vaart geheel uit het schip te worden gehaald en in elk geval uiterst voorzichtig te worden gemanoeuvreed totdat het gevaar voor aanvaring is geweken.

DEEL C. - LICHTEN EN DAGMERKEN

Voorschrift 20. Toepassing

- a. De voorschriften in dit Deel dienen in alle weersomstandigheden te worden nageleefd.
- b. De voorschriften betreffende lichten dienen te worden nageleefd van zonsondergang tot zonsopkomst en gedurende die tijd mogen geen andere lichten worden getoond, behalve lichten die niet kunnen worden verward met de in deze Voorschriften omschreven lichten, hun zichtbaarheid of kenmerkende karakter niet aantasten of het houden van goede uitkijk niet belemmeren.
- c. De in deze Voorschriften voorgeschreven lichten dienen, indien zij worden gevoerd, ook te worden getoond van zonsopkomst tot zonsondergang bij beperkt zicht en mogen in alle andere omstandigheden worden getoond wanneer zulks noodzakelijk wordt geacht.
- d. De voorschriften betreffende dagmerken dienen overdag te worden nageleefd.
- e. De in deze Voorschriften omschreven lichten en dagmerken dienen te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze Bepalingen.

Voorschrift 21. Begripsomschrijvingen

- a. Onder „toplicht" wordt verstaan een wit licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsricting, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 225 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip.
- b. Onder „boofdlichten" wordt verstaan een groen licht aan stuurboordszijde en een rood licht aan bakboordszijde, die elk ononderbroken schijnen over een boog van de horizon van 112,5 graden en zo zijn aangebracht dat zij schijnen van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde. Bij een schip met een lengte van minder dan 20 meter mogen de boordlichten worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse verticale vlak in langsricting.
- c. Onder „heklicht" wordt verstaan een wit licht, geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 135 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht achteruit over 67,5 graden naar elke zijde van het schip.
- d. Onder „sleeplicht" wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het „heklicht", omschreven onder (c) van dit voorschrift.
- e. Onder „rondom zichtbaar licht" wordt verstaan een licht dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 360 graden.
- f. Onder „schitterlicht" wordt verstaan een licht dat schittert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van 120 schitteringen of meer per minuut.

Voorschrift 22. Zichtbaarheid van lichten

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

- (a) voor schepen met een lengte van 50 meter en meer:
 - een toplicht, 6 zeemijlen;
 - een boordlicht, 3 zeemijlen;
 - een heklicht, 3 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 3 zeemijlen;
 - een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen;
- (b) voor schepen met een lengte van 12 meter en meer, doch minder dan 50 meter:
 - een toplicht, 5 zeemijlen; wanneer evenwel de lengte van het schip minder is dan 20 meter, 3 zeemijlen;
 - een boordlicht, 2 zeemijlen;
 - een heklicht, 2 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 2 zeemijlen;
 - een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen;

- (c) voor schepen met een lengte van minder dan 12 meter:
 - een toplicht, 2 zeemijlen;
 - een boordlicht, 1 zeemijl;
 - een heklicht, 2 zeemijlen;
 - een sleeplicht, 2 zeemijlen;
 - een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen.
- (d) Voor onopvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende schepen of voorwerpen die worden gesleept: - een wit rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen.

Voorschrift 23. Werktuiglijk voortbewogen schepen die varende zijn

- a. Een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is dient te tonen:
 - (i) een toplicht op het voorschip;
 - (ii) een tweede toplicht achter het toplicht op het voorschip en hoger geplaatst, behalve dat een schip met een lengte van minder dan 50 meter niet verplicht is zulk een licht te tonen, doch het wel mag doen;
 - (iii) boordlichten;
 - (iv) een heklicht.
- b. Een luchtkussenvaarttuig, varende zonder waterverplaatsing, dient, behalve de lichten voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, een rondom zichtbaar geel schitterlicht te tonen.
- c. Een WIG-tuig dient alleen tijdens de start, de landing en de vlucht vlak boven water, behalve de lichten voorgeschreven onder a van dit voorschrift, een rondom zichtbaar rood schitterlicht te tonen.
- d.
 - (i) Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag, in plaats van de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit Voorschrift, een rondom zichtbaar wit licht en de boordlichten tonen;
 - (ii) een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 7 meter en waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 zeemijl per uur mag, in plaats van de lichten voorgeschreven onder (a) van dit Voorschrift, een rondom zichtbaar wit licht tonen en dient, indien uitvoerbaar, ook boordlichten te tonen;
 - (iii) het toplicht of het rondom zichtbaar wit licht van een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag uit het midscheeps verticale vlak in langsrichting worden geplaatst, indien plaatsing in dit vlak niet uitvoerbaar is, mits de boordlichten worden gecombineerd in één lantaarn, die gevoerd dient te worden in het midscheeps verticale vlak in langsrichting of nabij hetzelfde langsscheepse vlak als waarin het toplicht of het rondom zichtbaar wit licht zich bevindt.

Voorschrift 24. Slepen en duwen

- a. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient bij het slepen te tonen:
 - (i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere. Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het sleepende schip tot het uitende van de sleep, meer is dan 200 meter, drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar;
 - (ii) boordlichten;
 - (iii) een heklicht;
 - (iv) een sleeplicht loodrecht boven het heklicht;
 - (v) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.
- b. Wanneer een duwend schip en een schip dat wordt geduwd vast aan elkaar zijn verbonden in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen schip en de in voorschrift 23 voorgeschreven lichten te tonen.
- c. Een werktuiglijk voortbewogen schip dient, wanneer het duwt of langszij sleept, behalve in het geval van een samengestelde eenheid, te tonen:
 - (i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere;

- (ii) boordlichten;
 - (iii) een heklicht.
- d. Een werktuiglijk voortbewogen schip waarop het bepaalde onder (a) of (c) van dit voorschrift van toepassing is, dient ook te voldoen aan voorschrift 23 (a) (ii).
- e. Een schip of voorwerp dat wordt gesleept, anders dan die genoemd onder (g) van dit Voorschrift, dient te tonen:
- (i) boordlichten;
 - (ii) een heklicht;
 - (iii) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.
- f. Vooropgesteld dat in één groep geduwde of langszij gesleepte schepen wat betreft het voeren van lichten beschouwd dienen te worden als één schip,
- (i) dient een geduwd schip dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop boordlichten te tonen;
 - (ii) dient een langszij gesleept schip een heklicht en voorop boordlichten te tonen.
- g. Een onopvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke schepen of voorwerpen die worden gesleept, dienen te tonen:
- (i) indien de breedte minder dan 25 meter bedraagt, een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij de voorzijde en één aan of nabij de achterzijde, met uitzondering van dracones die geen licht aan of nabij de voorzijde behoeven te tonen;
 - (ii) indien de breedte 25 meter of meer bedraagt, tevens twee rondom zichtbare witte lichten aan of nabij de zijden ter plaatse van de grootste breedte;
 - (iii) indien de lengte meer dan 100 meter bedraagt, tevens rondom zichtbare witte lichten tussen de lichten voorgeschreven onder (i) en (ii), zodat de onderlinge afstand tussen de lichten niet meer bedraagt dan 100 meter;
 - (iv) een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van het laatste schip of voorwerp dat wordt gesleept en indien de lengte van de sleep meer bedraagt dan 200 meter tevens een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien en zo ver mogelijk naar voren geplaatst.
- h. Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een gesleept schip of voorwerp de onder (e) of (g) van dit Voorschrift voorgeschreven lichten of dagmerken te tonen, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen om het gesleepte schip of voorwerp te verlichten of althans de aanwezigheid van een zodanig schip of voorwerp aan te duiden.
- i. Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een schip dat gewoonlijk niet voor sleepwerkzaamheden wordt gebezigd, de onder (a) of (c) van dit Voorschrift voorgeschreven lichten te tonen, behoeft dat schip deze lichten niet te tonen bij het slepen van een ander schip dat in nood verkeert of anderszins hulp behoeft. Om het verband aan te duiden tussen het slepende schip en het gesleepte schip, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen zoals toegestaan volgens voorschrift 36, in het bijzonder door de sleepdraad te verlichten.

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

- a. Een zeilschip dat varende is, dient te tonen:
- (i) boordlichten;
 - (ii) een heklicht.
- b. Op een zeilschip met een lengte van minder dan 20 meter mogen de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kan worden gezien.
- c. Een zeilschip dat varende is, mag, behalve de lichten, voorgeschreven onder (a) van dit voorschrift, aan of nabij de top van de mast, waar deze het best kunnen worden gezien, twee rondom zichtbare lichten tonen, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste groen. Deze lichten mogen evenwel niet worden getoond te zamen met de gecombineerde lantaarn, toegestaan

onder (b) van dit voorschrift.

d.

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

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

Voorschrift 26. Vissersschepen

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

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

- (i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere;
- (ii) een toplicht achter het rondom zichtbare groene licht en hoger geplaatst; een schip met een lengte van minder dan 50 meter is niet verplicht een zodanig licht te tonen, maar mag het wel doen;
- (iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

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

- (i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere;
- (ii) wanneer het vistuig meer dan 150 meter, horizontaal gerekend, in zee uitstaat, in de richting van het vistuig een rondom zichtbaar wit licht of een kegel met de punt naar boven;
- (iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

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

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

Voorschrift 27. Onmanoeuvrerbare schepen en beperkt manoeuvreerbare schepen

- a.** Een onmanoeuvrerbaar schip dient te tonen:

- (i) twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht onder het andere, daar waar deze het best kunnen worden gezien;
- (ii) twee ballen of soortgelijke dagmerken, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien;
- (iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) en (ii) voorgeschreven lichten, tevens boordlichten en een heklicht.

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

- (i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;
 - (ii) drie dagmerken, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en het onderste dagmerk dienen ballen en het middelste dient een ruitvormig dagmerk te zijn;
 - (iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder (i) voorgeschreven lichten, tevens een toplicht of toplichten, boordlichten en een heklicht;
 - (iv) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten of dagmerken, voorgeschreven onder (i) en (ii), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in voorschrift 30.
- c.** Een werktuiglijk voortbewogen schip, bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard, dat daardoor het slepende schip en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen, dient, behalve de lichten of dagmerken, voorgeschreven in Voorschrift 24(a), tevens de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (b) (i) en (ii) van dit Voorschrift.
- d.** Een beperkt manoeuvreerbaar schip bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water dient de lichten en dagmerken te tonen, voorgeschreven onder (b) (i), (ii) en (iii) van dit voorschrift en tevens, wanneer er een versperring aanwezig is, te tonen:
- (i) twee rondom zichtbare rode lichten of twee ballen, loodrecht ten opzichte van elkaar, om de kant aan te duiden waar de versperring zich bevindt;
 - (ii) twee rondom zichtbare groene lichten of twee ruitvormige dagmerken, het ene loodrecht onder het andere, om de kant aan te duiden waar een ander schip voorbij kan varen;
 - (iii) wanneer het ten anker ligt, de in dit Voorschrift voorgeschreven lichten of dagmerken in plaats van de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Voorschrift 30.
- e.** Wanneer het door de afmetingen van een schip dat bezig is met duikwerkzaamheden onuitvoerbaar is alle lichten en dagmerken, voorgeschreven onder (d) van dit Voorschrift te tonen, dient het volgende te worden getoond:
- (i) drie rondom zichtbare lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar, daar waar deze het best kunnen worden gezien. Het bovenste en onderste licht dienen rood en het middelste licht dient wit te zijn;
 - (ii) een van niet buigzaam materiaal vervaardigde afbeelding van de internationale seinvlag „A” van ten minste 1 meter hoogte. Er dienen maatregelen te worden genomen opdat dit merk van alle kanten te onderkennen is.
- f.** Een schip, bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen schip, voorgeschreven in Voorschrift 23, of de lichten of het dagmerk voor een schip dat ten anker ligt, voorgeschreven in Voorschrift 30, al naar gelang hetgeen van toepassing is, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen. Eén van deze lichten of dagmerken dient nabij de top van de voormast te worden getoond en één aan elk uiteinde van de ra van de voormast. Deze lichten of dagmerken geven aan dat het voor andere schepen gevaarlijk is het mijnenopruimingsvaartuig dichter te naderen dan 1000 meter.
- g.** Schepen met een lengte van minder dan 12 meter, uitgezonderd schepen, bezig met duikwerkzaamheden, behoeven de in dit Voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken niet te tonen.
- h.** De in dit voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken zijn niet bedoeld voor schepen in nood die hulp verlangen. Noodseinen zijn vermeld in Bijlage IV van deze Bepalingen.

Voorschrift 28. Schepen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid

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

Voorschrift 29. Loodsvaartuigen

- a.** Een schip bezig met de uitoefening van de loodsdienst dient te tonen:
- (i) aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het

- andere, het bovenste wit en het onderste rood;
- (ii) wanneer het varende is, tevens boordlichten en een heklicht;
- (iii) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten, voorgeschreven onder (i), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in Voorschrift 30 voor ten anker liggende schepen.

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

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

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

Voorschrift 31. Watervliegtuigen

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

DEEL D. - GELUID- EN LICHTSEINEN

Voorschrift 32. Begripsomschrijvingen

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

Voorschrift 33. Middelen voor geluidseinen

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

bediening met de hand te geven.

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

Voorschrift 34. Manoeuvreeer- en waarschuwingseinen

- a. Wanneer schepen in zicht van elkaar zijn, dient een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, indien het handelt zoals in deze Voorschriften is toegestaan of voorgeschreven, deze handeling kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:
- één korte stoot om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar stuurboord“;
 - twee korte stoten om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar bakboord“;
 - drie korte stoten om aan te geven: „Ik sla achteruit“.
- b. Een schip mag de onder (a) van dit voorschrift voorgeschreven fluitseinen aanvullen met lichtseinen, die afhankelijk van de omstandigheden worden herhaald, terwijl de handeling wordt uitgevoerd:
- (i) deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:
 - één schittering om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar stuurboord“;
 - twee schitteringen om aan te geven: „Ik verander mijn koers naar bakboord“;
 - drie schitteringen om aan te geven: „Ik sla achteruit“;
 - (ii) de duur van elke schittering dient ongeveer één seconde te zijn, de tussenpoos tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tussenpoos tussen de achtereenvolgende seinen niet minder dan tien seconden;
 - (iii) het voor dit sein gebruikte licht dient, indien aangebracht, een rondom zichtbaar wit licht te zijn, zichtbaar op een afstand van ten minste 5 zeemijlen, en dient te voldoen aan het bepaalde in Bijlage I van deze Bepalingen.
- c. Wanneer in zicht van elkaar in een nauw vaarwater of vaargeul:
- (i) dient een schip dat voornemens is een ander op te lopen overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9 (e) (i) zijn voornemen kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit:
 - twee lange stoten gevolgd door een korte stoot om aan te geven: „Ik ben van plan u op te lopen aan uw stuurboordszijde“;
 - twee lange stoten gevolgd door twee korte stoten om aan te geven: „Ik ben van plan u op te lopen aan uw bakboordszijde“;
 - (ii) dient het schip dat opgelopen wordt, wanneer het handelt overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9 (e) (i) zijn instemming kenbaar te maken door het volgende sein met zijn fluit:
 - een lange, een korte, een lange en een korte stoot in die volgorde.
- d. Wanneer schepen die in zicht van elkaar zijn elkaar naderen en om welke reden dan ook één van de schepen de voornemens of handelingen van het andere niet begrijpt, of eraan twijfelt dat het andere schip voldoende handelingen verricht om een aanvaring te vermijden, dient het in twijfel verkerende schip zijn twijfel onmiddellijk kenbaar te maken door ten minste vijf korte stoten op de fluit in snelle opeenvolging.
- Dit sein mag worden aangevuld met een lichtsein van ten minste vijf korte schitteringen in snelle opeenvolging.
- e. Een schip dat een bocht of een gebied van een vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere schepen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel, dient een lange stoot te geven. Dit sein dient door een naderend schip dat zich rond de bocht of achter het tussenliggende obstakel bevindt en het sein hoort, te worden beantwoord met een zelfde sein.
- f. Indien op een schip fluiten zijn aangebracht op een onderlinge afstand van meer dan 100 meter, mag slechts één fluit worden gebruikt voor het geven van manoeuvreer- en waarschuwingseinen.

Voorschrift 35. Geluidseinen bij beperkt zicht

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

- (a) Een werktuiglijk voortbewogen schip dat vaart door het water loopt, dient met tussenpozen van niet meer dan twee minuten één lange stoot te geven.
- (b) Een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is, dient wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten twee opeenvolgende lange stoten te geven, gescheiden door een tussenpoos van ongeveer twee seconden.
- (c) Een onmanoeuvrerbaar schip, een beperkt manoeuvreerbaar schip, een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, een zeilschip, een schip bezig met de uitoefening van de visserij en een schip dat een ander schip sleept of duwt, dient, in plaats van de seinen, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten drie opeenvolgende stoten te geven, namelijk een lange stoot gevolgd door twee korte stoten.
- (d) Een schip, bezig met de uitoefening van de visserij, dat ten anker ligt en een beperkt manoeuvreerbaar schip dat ten anker liggend werkzaamheden uitvoert, dient, in plaats van de seinen voorgeschreven onder (g) van dit Voorschrift, het sein te geven, voorgeschreven onder (c) van dit Voorschrift.
- (e) Een schip dat gesleept wordt of, indien meer dan één schip wordt gesleept het laatste schip van de sleep, dient, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten vier achtereenvolgende stoten te geven, namelijk een lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien uitvoerbaar dient dit sein te worden gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.
- (f) Wanneer een duwend schip en een schip dat wordt geduwd vast verbonden zijn in een samengestelde eenheid dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen schip en dienen zij de seinen te geven, voorgeschreven onder (a) of (b) van dit voorschrift.
- (g) Een ten anker liggend schip dient, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden de klok snel te luiden. Op een schip met een lengte van 100 meter of meer dient de klok te worden geluid op het voorschip en onmiddellijk na het luiden van de klok dient de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel te worden geluid op het achterschip. Een ten anker liggend schip mag tevens drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een korte, een lange en een korte stoot, om een naderend schip te waarschuwen voor zijn positie en voor de mogelijkheid van aanvaring.
- (h) Een schip dat aan de grond zit, dient het sein met de klok en indien vereist het sein met de gong te geven, voorgeschreven onder (g) van dit voorschrift en dient bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijke slagen op de klok te geven onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Een schip dat aan de grond zit mag tevens een passend fluitsein geven.
- (i) Een schip van 12 meter of meer doch minder dan 20 meter in lengte is niet verplicht de klokseinen te geven zoals voorgeschreven in de paragrafen g en h van dit Voorschrift. Echter, indien het deze klokseinen niet geeft, dient het een ander doelmatig sein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.
- (j) Een schip met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht de bovengenoemde seinen te geven, doch indien het deze niet geeft, dient het een ander doelmatig geluidsein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.
- (k) Een loodsvaarttuig bezig met de uitoefening van de loodsdienst mag, behalve de seinen, voorgeschreven onder (a), (b) of (g) van dit voorschrift, tevens een herkenningsein geven, bestaande uit vier korte stoten.

Voorschrift 36. Seinen om de aandacht te trekken

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

Voorschrift 37. Noodseinen

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

DEEL E. - VRIJSTELLINGEN

Voorschrift 38. Vrijstellingen

Elk schip (of elke klasse van schepen) waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt vóór het van kracht worden van deze Voorschriften, kan, mits dit (of deze) voldoet aan de eisen van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1960, als volgt worden vrijgesteld van de naleving van deze Voorschriften:

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

BIJLAGE I. PLAATSING EN TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN LICHTEN EN DAGMERKEN

1. Begripsomschrijving

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

2. Hoogte en onderlinge afstand van lichten

- a.** Op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 20 meter of meer dienen de toplichten als volgt te worden geplaatst:
 - (i) het voorste toplicht, of indien slechts één toplicht wordt gevoerd dit ene licht, op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp en, indien de breedte van het p meer is dan 6 meter, op een hoogte boven de romp die niet minder is dan deze breedte, met dien verstande echter dat dit licht niet hoger dan 12 meter boven de romp behoeft te worden geplaatst;
 - (ii) wanneer twee toplichten worden gevoerd, dient het achterste, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger te zijn geplaatst dan het voorste.
- b.** De loodrechte afstand tussen de toplichten van werktuiglijk voortbewogen schepen dient zodanig te zijn dat in alle toestanden waarbij het schip geen abnormale stuurlast heeft, het achterste licht boven en gescheiden van het voorste licht kan worden gezien vanaf de waterspiegel op een afstand van 1000 meter van de voorsteven.
- c.** Het toplicht van een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 12 meter of meer, doch minder dan 20 meter dient te worden geplaatst op een hoogte boven het potdeksel van niet minder dan 2,5 meter.
- d.** Een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 12 meter mag het hoogste licht voeren op een hoogte boven het potdeksel van minder dan 2,5 meter. Wanneer echter behalve een toplicht tevens boordlichten en een heklicht worden gevoerd, of wanneer behalve de boordlichten het rondom zichtbare licht, voorgeschreven in voorschrift 23(c) (i) wordt gevoerd, dient het toplicht of het rondom zichtbare licht ten minste 1 meter hoger dan de boordlichten te worden gevoerd.
- e.** Eén van de twee of drie toplichten, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip, bezig met het slepen of duwen van een ander schip, dient op dezelfde plaats als het voorste toplicht of het achterste toplicht te zijn aangebracht, met dien verstande dat het onderste achtertoplicht, wanneer gevoerd aan de achtermast, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger dan het voorste toplicht dient te zijn aangebracht.
- f.**
 - (i) Het toplicht of de toplichten, voorgeschreven in Voorschrift 23(a) dient (dienen) boven en vrij van alle andere lichten en afschermende scheepsdelen te zijn geplaatst, behalve in het geval zoals omschreven onder punt (f) (ii).
 - (ii) Indien het onuitvoerbaar is de rondom zichtbare lichten, voorgeschreven in Voorschrift 27(b) (i) of Voorschrift 28, onder de toplichten te tonen, mogen zij boven het (de) achtertoplicht(en) of loodrecht ten opzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achtertoplicht(en) getoond worden, mits in het laatste geval aan de eisen onder punt 3(c) van deze Bijlage wordt voldaan.
- g.** De boordlichten van een werktuiglijk voortbewogen schip dienen te zijn geplaatst op een hoogte boven de romp van niet meer dan driekwart van de hoogte van het voorste toplicht. Zij mogen niet zo laag zijn geplaatst dat hun doelmatigheid wordt verstoord door deklichten.
- h.** De boordlichten dienen, indien gecombineerd in één lantaarn en gevoerd op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 20 meter, niet minder dan 1 meter onder het toplicht te zijn geplaatst.
- i.** Wanneer de Voorschriften bepalen dat er twee of drie lichten loodrecht ten opzichte van elkaar dienen te worden gevoerd, dient de onderlinge afstand tussen deze lichten als volgt te zijn:
 - (i) op een schip met een lengte van 20 meter of meer enen deze lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan 2 meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar

waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 4 meter boven de romp te zijn geplaatst;

- (ii) op een schip met een lengte van minder dan 20 meter dienen zodanige lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan één meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 2 meter boven het potdeksel te zijn geplaatst;
- (iii) wanneer drie lichten worden gevoerd dienen zij op gelijke onderlinge afstanden te zijn geplaatst.

- j. Het onderste van de twee rondom zichtbare lichten, voorgeschreven voor een schip bezig met de uitoefening van de visserij, dient te zijn geplaatst op een hoogte boven de boordlichten van niet minder dan tweemaal de afstand tussen de twee loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatste lichten.
- k. Wanneer in overeenstemming met Voorschrift 30(a)(i) voor een ten anker liggend schip twee lichten worden gevoerd, dient het voorste niet minder dan 4,5 meter boven het achterste te zijn geplaatst. Op een schip met een lengte van 50 meter of meer dient dit voorste licht op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp te zijn geplaatst.

3. Horizontale afstand tussen lichten en hun onderlinge plaatsing

- a. Wanneer voor een werktuiglijk voortbewogen schip twee toplichten zijn voorgeschreven, dient de horizontale afstand tussen deze lichten niet minder te zijn dan de helft van de lengte van het schip, doch deze afstand behoeft niet meer dan 100 meter te zijn. Het voorste licht dient te zijn geplaatst op een afstand vanaf de voorsteven van niet meer dan een kwart van de lengte van het schip.
- b. Op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 20 meter of meer mogen de boordlichten niet worden aangebracht vóór de voortoplichten. Zij dienen te zijn geplaatst aan of nabij de zijde van het schip.
- c. Wanneer de lichten, voorgeschreven in Voorschrift 27(b) (i) of Voorschrift 28 loodrecht ten opzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achterttoplicht(en) zijn geplaatst, dienen deze rondom zichtbare lichten op een horizontale afstand van niet minder dan 2 meter, gerekend vanaf het midscheepse verticale vlak in langsrichting te zijn geplaatst in dwarsscheepse richting.
- d. Wanneer voor een werktuiglijk voortbewogen schip slechts een toplicht is voorgeschreven, dient dit licht voorlijk van de midscheeps te worden getoond, met die uitzondering dat een schip met een lengte van minder dan 20 meter dit licht niet voorlijk van de midscheeps behoeft te tonen, maar het zo ver naar voren dient te tonen als praktisch uitvoerbaar is.

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

- a. Het licht dat de richting aangeeft van het uitstaande vistuig van een schip bezig met de uitoefening van de visserij, voorgeschreven in voorschrift 26 (c) (ii), dient te zijn geplaatst op een horizontale afstand van niet minder dan 2 meter en niet meer dan 6 meter, gerekend vanaf de twee rondom zichtbare rode en witte lichten. Dit licht mag niet hoger zijn geplaatst dan het rondom zichtbare witte licht, voorgeschreven in voorschrift 26 (c) (i) en niet lager dan de boordlichten.
- b. De lichten en dagmerken op een schip bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water, welke de kant aangeven waar het vaarwater niet vrij is en de kant waar veilig voorbij gevaren kan worden, voorgeschreven in voorschrift 27 (d) (i) en (ii), dienen te zijn geplaatst op de grootst mogelijke horizontale afstand, doch in geen geval minder dan 2 meter, gerekend vanaf de lichten of dagmerken, voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en (ii). In geen geval dient het bovenste licht of het bovenste dagmerk op een grotere hoogte te zijn geplaatst dan het onderste van de drie lichten of het onderste van de dagmerken, voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en (ii).

5. Schermen voor boordlichten

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

6. Dagmerken

- a. De dagmerken dienen zwart te zijn en de volgende afmetingen te hebben:
- (i) een bal dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter;
 - (ii) een kegel dient een grondvlak te hebben met een middellijn van ten minste 0,6 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
 - (iii) een cylinder dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
 - (iv) een ruit dient te bestaan uit twee kegels zoals omschreven in (ii) die het grondvlak gemeen hebben.
- b. De loodrechte afstand tussen dagmerken dient ten minste 1,5 meter te zijn.
- c. In een schip met een lengte van minder dan 20 meter mogen dagmerken met kleinere afmetingen, doch passend bij de grootte van het schip, worden gebruikt en mag de tussenruimte dienovereenkomstig worden vermindert.

7. Eisen inzake de kleuren van lichten

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

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

(i) *Wit*

X	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

(ii) *Groen*

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

(iii) *Rood*

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

(iv) *Geel*

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

8. Lichtsterkte

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

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

waarin voorstelt:

I: de bedrijfslichtsterkte in candela's;

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

D: de zichtbaarheid van het licht in zeemijlen;

K: de factor voor atmosferische doorlating.

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

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

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

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

9. Horizontale sectoren

- a.
- (i) Boordlichten zoals aangebracht op het schip dienen in de richting recht vooruit de vereiste minste lichtsterkte te hebben. De lichtsterkte moet zodanig afnemen, dat tussen 1 en 3 graden buiten de voorgeschreven voorste sectorgrenzen vrijwel geen licht meer waarneembaar is.
 - (ii) Voor heklichten en toplichten en voor boordlichten bij 22,5 graden achterlijker dan dwars dienen de vereiste minste lichtsterkten te worden gehandhaafd over de boog van de horizon tot 5 graden binnen de in voorschrift 21 voorgeschreven sectorgrenzen. Vanaf 5 graden binnen deze voorgeschreven sectorgrenzen mag de lichtsterkte afnemen met 50 percent tot aan de voorgeschreven sectorgrenzen; zij dient daarna geleidelijk af te nemen en wel zodanig, dat bij niet meer dan 5 graden buiten de sectorgrenzen bij 22,5 graden achterlijker dan dwars vrijwel geen licht meer waarneembaar is.
- b.
- (i) Rondom zichtbare lichten dienen zo te worden aangebracht dat zij niet door masten, stengen of scheepsdelen over een boog van meer dan 6 graden worden afgeschermd; lichten, voorgeschreven in voorschrift 30 voor ten anker liggende schepen, behoeven evenwel niet op een onredelijke hoogte boven de romp te zijn aangebracht.
 - (ii) Indien het niet uitvoerbaar is aan letter b) i) van dit punt te voldoen door slechts een rondom zichtbaar licht te tonen, dienen twee rondom zichtbare lichten te worden gebruikt, die op passende wijze zijn geplaatst of afgeschermd zodat zij, voor zover uitvoerbaar, op een afstand van een mijl als één licht toeschijnen.

10. Verticale sectoren

- a. De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten, met uitzondering van de lichten op zeilschepen die varende zijn, dienen zodanig te zijn dat:
- (i) in ieder geval de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd in de gehele sector van 5 graden boven tot 5 graden onder het horizontale vlak;
 - (ii) in ieder geval 60 percent van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 7,5 graden boven en tot 7,5 graden onder het horizontale vlak.
- b. De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten op zeilschepen die varende zijn dienen zodanig te zijn dat:
- (i) in ieder geval de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd in de gehele sector van 5 graden boven tot 5 graden onder het horizontale vlak;
 - (ii) in ieder geval 50 percent van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 25 graden boven tot 25 graden onder het horizontale vlak.
- c. Bij niet-elektrische lichten dient zo goed mogelijk aan deze eisen te worden voldaan.

11. Lichtsterkte van niet-elektrische lichten

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

12. Manoeuvreerlicht

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

13. Snelle schepen¹⁾

- a. Het toplicht van een snel schip kan worden geplaatst op een hoogte die in verhouding met de breedte van het schip geringer is dan die voorgeschreven in punt 2a.i van deze Bijlage, mits de basishoek van de gelijkbenige driehoeken gevormd door de boordlichten en het toplicht, van voren gezien, niet kleiner is dan 27°.
- b. Op snelle schepen met een lengte van 50 meter of meer, mag de loodrechte afstand tussen het voortoplicht en het achtertoplicht van 4,5 meter zoals voorgeschreven in punt 2a.ii van deze Bijlage worden gewijzigd, mits deze afstand niet kleiner is dan de waarde bepaald met de volgende formule:
$$y = (a + 17\psi)C / 1000 + 2$$
waarbij:
 - y. de hoogte is van het achtertoplicht boven het voortoplicht in meters;
 - a. de hoogte is van het voortoplicht boven de wateroppervlakte tijdens de vaart in meters;
 - ψ . de trim is tijdens de vaart in graden;
 - C. de horizontale afstand is tussen de toplichten in meters.

1) Zie de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen 1994, aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie bij resolutie MSC.36 (63) en de internationale veiligheidscode voor hogesnelheidsvaartuigen 2000, aangenomen bij resolutie MSC.97 (73).

BIJLAGE II. AANVULLENDE SEINEN VOOR VISSERSSCHEPEN DIE IN ELKAARS NABIJHEID VISSEN

1. Algemeen

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

2. Seinene voor treilers

- a.** Schepen met een lengte van 20 meter of meer, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of zij een bodemtreil of een pelagische treil gebruiken, dienen te tonen:
 - (i) bij het uitzetten van de netten: twee witte lichten, het ene loodrecht onder het andere;
 - (ii) bij het binnenhalen van de netten: een wit licht loodrecht boven een rood licht;
 - (iii) wanneer het net vastzit aan een obstakel: twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.
- b.** Elk schip met een lengte van 20 meter of meer, bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, dient te tonen:
 - (i) des nachts, een zoeklicht naar voren gericht en in de richting van het andere schip van het span;
 - (ii) bij het uitzetten of binnenhalen van hun netten of wanneer hun netten vastzitten aan een obstakel, de onder (a) voorgeschreven lichten.
- c.** Een schip met een lengte van minder dan 20 meter, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of het een bodemtreil of een pelagische treil gebruikt, dan wel bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, kan de in letter a. of b. van dit punt voorgeschreven lichten tonen, al naar gelang het geval.

3. Seinene voor schepen met ringzegen

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

BIJLAGE III. TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN TOESTELLEN VOOR GELUIDSEINEN

1. Fluiten

a. Frequenties en hoorbaarheidsafstand

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

b. Grenzen van grondfrequenties

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

- (i) 70-200 Hz voor een schip met een lengte van 200 meter of meer;
- (ii) 130-350 Hz voor een schip met een lengte van 75 meter of meer doch minder dan 200 meter;
- (iii) 250-700 Hz voor een schip met een lengte van minder dan 75 meter.

c. Geluidssterkte en hoorbaarheidsafstand

Een op een schip aangebrachte fluit dient in de richting van de grootste geluidssterkte van de f.uit en op een afstand van 1 meter daarvan in ten minste één 1/3 octaafband binnen de frequenties tussen 180 en 700 Hz (+/- 1%) voor een schip met een lengte van 20 meter of meer, of tussen 180 en 2100 Hz voor een schip met een lengte van minder dan 20 meter, een geluidsdrukniveau voort te brengen van niet minder dan het desbetreffende cijfer in de onderstaande tabel.

Lengte van het schip in meters	1/3 octaafbandniveau op 1 meter in dB ten opzichte van $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Hoorbaarheidsafstand in zeemijlen
200 of meer	143	2
75 of meer doch minder dan 200	138	1.5
20 of meer doch minder dan 75	130	1
Minder dan 20	120 ²⁾	0.5
115 ³⁾		
111 ⁴⁾		

d. Richtingseigenschappen

Het geluidsdrukniveau 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 voorgeschreven geluidsdrukniveau op de as zijn. Het geluidsdrukniveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het voorgeschreven geluidsdrukniveau 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 geluidsdrukniveau dient te worden gemeten in die octaafband die bepalend is voor de hoorbaarheidsafstand.

e. Plaatsing van de fluiten

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

2) Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 180 en 450 Hz

3) Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 450 en 800 Hz

4) Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 800 en 2100 Hz

een schip te zijn geplaatst als uitvoerbaar is, ten einde het onderscheppen van het voortgebrachte geluid door obstakels te verminderen en ook om het gevaar voor beschadiging van het menselijk gehoororgaan tot een minimum te beperken. Het geluidsdrukniveau van het eigen sein van het schip op luisterposten mag niet hoger zijn dan 110 dB (A) en voor zover uitvoerbaar niet hoger dan 100 dB (A).

f. *Het aanbrengen van meer dan één fluit*

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

g. *Gecombineerde fluitsystemen*

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

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

2. Klok of gong

a. *Geluidsterkte van het sein*

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

b. *Constructie*

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

3. Goedkeuring

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

BIJLAGE IV. NOODSEINEN

1

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

- (a) een kanonschot of ander knalsein, afgevuurd met tussenpozen van ongeveer één minuut;
- (b) een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
- (c) vuurpijlen of lichtkogels, die rode sterren uitwerpen en één voor één met korte tussenpozen worden afgevuurd;
- (d) een sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep ... --- ... (SOS) van de Morse code;
- (e) een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord „meedee“;
- (f) het noodsein „NC“ uit het Internationaal Seinboek;
- (g) een sein, bestaande uit een vierkante vlag, met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp dat op een bal lijkt;
- (h) vlammen boven het schip (zoals van een brandend teervat, olievat enz);
- (i) een valschermsignaal of een handstakellicht dat een rood licht toont;
- (j) een rooksignaal dat oranje gekleurde rook afgeeft;
- (k) langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
- (l) het radiotelegrafie-alarmssein;
- (m) het radiotelefonie-alarmssein;
- (n) seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden.
- (o) goedgekeurde seinen uitgezonden door systemen voor radiocommunicatie, met inbegrip van radartransponders van groepsreddingmiddelen.

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.

