

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE
EXTERIEUR ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPE-
MENT ET MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 83 — 905

16 MAI 1983. — Arrêté royal portant :

- 1° mise en vigueur des modifications apportées aux Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
- 2° modification de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant exécution de la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention précitée, Règlement y annexé et ses Annexes

BAUDOIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 24 novembre 1975 portant approbation et exécution de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, faits à Londres le 20 octobre 1972, notamment l'article 2, § 2;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que les modifications que l'Organisation maritime internationale a apportées au Règlement et Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, auront effet au 1er juin 1983 et qu'il convient dès lors de les rendre publiques sans délai à l'intention des milieux intéressés dans l'intérêt de la sécurité de la navigation;

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations Extérieures et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Sont mises en vigueur au 1er juin 1983, les modifications que le Comité maritime de Sécurité de l'Organisation maritime internationale a apportées au Règlement et autres Annexes, annexés à la Convention sur le Règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer, conformément à l'article VI de ladite Convention.

Art. 2. Les Règles du Règlement et les dispositions des autres Annexes, annexés à la Convention visée à l'article 1er, telles qu'elles ont été amendées conformément à la procédure visée au même article, sont annexées au présent arrêté.

Art. 3. Dans l'article 2 de l'arrêté royal du 20 juin 1977 portant approbation et exécution de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes, les mots « Organisation consultative intergouvernementale pour la Navigation maritime » sont remplacés par les mots : « Organisation maritime internationale ».

Art. 4. L'article 6 du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante :

« **Art. 6.** A bord de tout navire ou bateau battant pavillon belge doit se trouver un exemplaire des textes légaux ou réglementaires suivants :

- 1° la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Règlement y annexé et ses Annexes;
- 2° la loi portant approbation et exécution de la Convention visée au 1°;
- 3° le présent arrêté et ses annexes, y compris les amendements qui y ont été apportés et sont entrés en vigueur. »

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE
HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING EN MINIS-
TERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 83 — 905

18 MEI 1983. — Koninklijk besluit tot :

- 1° het verlenen van uitwerking aan de wijzigingen gebracht in het Reglement en de Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag van 1972 inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
- 2° wijziging van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 houdende uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van voormeld Verdrag, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen, opgemaakt te Londen op 20 oktober 1972, inzonderheid op artikel 2, § 2;

Gelet op de wetten op de Raad van State gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de wijzigingen welke door de Internationale maritieme Organisatie (I.M.O.) aan het Reglement en Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag inzake Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, werden aangebracht, op 1 juni 1983 in voege zullen treden en het derhalve past die wijzigingen onverwijld aan de betrokken milieu's bekend te maken in het belang van een veilige scheepvaart;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Aan de wijzigingen welke door het Maritiem Veiligheidscomité van de Internationale maritieme Organisatie aan het Reglement en andere Bijlagen, gevoegd bij het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, werden aangebracht, overeenkomstig Artikel VI van gezegd Verdrag, wordt uitwerking verleend op 1 juni 1983.

Art. 2. De Voorschriften van het Reglement en de bepalingen van de andere Bijlagen, gevoegd bij het in artikel 1 vermeld verdrag, zoals gewijzigd overeenkomstig de in datzelfde artikel omschreven procedure, zijn in bijlage aan dit besluit gehecht.

Art. 3. In artikel 2 van het koninklijk besluit van 20 juni 1977 ter uitvoering van de wet van 24 november 1975 houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen worden de woorden « Intergouvernementele maritieme consultatieve Organisatie » vervangen door de woorden « Internationale maritieme Organisatie ».

Art. 4. Artikel 6 van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« **Art. 6.** Aan boord van elk schip of vaartuig onder Belgische vlag dient zich te bevinden een exemplaar van de volgende wetgevende of reglementaire teksten :

- 1° het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, bijgevoegd Reglement en zijn Bijlagen;
- 2° de wet houdende goedkeuring en uitvoering van het in 1° vermeld Verdrag;
- 3° dit besluit en zijn bijlagen, met inbegrip van de wijzigingen welke daaraan werden gebracht en in werking zijn getreden. »

Art. 5. Les articles 7 à 12 du même arrêté royal sont remplacés par l'article suivant :

« Art. 7. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté. Il peut modifier les annexes A et B conformément aux résolutions de l'Organisation maritime internationale visées à l'article 2 ».

Art. 6. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 mai 1983.

BAUDOUIIN

Par le Roi :

Le Ministre des Relations Extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

Règlement international de 1972
pour prévenir les abordages en mer

PARTIE A. — Généralités

Règle 1

Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes Règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins de présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

Art. 5. In hetzelfde koninklijk besluit worden de artikelen 7 tot 12 vervangen door het volgende artikel :

« Art. 7. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit. Hij kan de bijlagen A en B wijzigen overeenkomstig de resoluties van de Internationale maritieme Organisatie bedoeld in artikel 2 ».

Art. 6. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 18 mei 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

Internationale bepalingen
ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972

DEEL A. — Algemeen

Voorschrift 1

Toepassing

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

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

c) Niets in deze Voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door de regering van een Staat met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen voor oorlogsschepen en voor schepen in convoi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten of dagmerken voor schepen bezig met de uitoefening van de visserij in vlootverband.

Deze aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen zullen voor zover mogelijk zodanig 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 vaartuig van bijzondere constructie of bestemd voor bijzondere opdrachten, met betrekking tot het aantal, de plaats en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de hoogte 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 zonder de bijzondere functie van het vaartuig te belemmeren, dient zulk een vaartuig met betrekking tot het aantal, de plaats en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de hoogte 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 vaartuig het meest met deze Voorschriften overeenkomen.

Règle 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Règle 3

Définitions générales

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

a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

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

c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes trainantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

f) L'expression « navire qui n'est pas maître de sa manœuvre » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression « navire à capacité de manœuvre restreinte » désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les « navires à capacités de manœuvre restreinte » comprennent sans que cette liste soit limitative :

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

iii) les navires en trains d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de déminage;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

h) L'expression « navire handicapé par son tirant d'eau » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier son cap.

i) L'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

Voorschrift 2

Verantwoordelijkheid

a) Niets in deze Voorschriften ontheft een vaartuig, zijn reder, kapitein of bemanning van de verantwoordelijkheid voor de gevolgen van enige nalatigheid in de naleving van deze Voorschriften, dan wel van veronachtzaming van enige voorzorgsmaatregel die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden is.

b) Bij het uitleggen en naleven van deze Voorschriften dient goed rekening te worden gehouden met alle gevaren voor de navigatie en voor aanvaring en met bijzondere omstandigheden, waaronder de beperkingen van de betrokken vaartuigen, die ter vermindering van onmiddellijk gevaar het afwijken van deze Voorschriften noodzakelijk kunnen maken.

Voorschrift 3

Algemene begripsomschrijvingen

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

a) Omvat het woord « vaartuig » elk drijvend tuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.

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

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

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

e) Betekent het woord « watervliegtuig » elk luchtvaartuig ontworpen om op het water te manoeuvreren.

f) Betekent de uitdrukking « onmanoevreerbaar vaartuig » een vaartuig dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens deze Voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig uit te wijken.

g) Betekent de uitdrukking « beperkt manoeuvreerbaar vaartuig » een vaartuig dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens deze Voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander vaartuig uit te wijken.

De uitdrukking « beperkt manoeuvreerbare schepen » omvat, doch is niet beperkt tot :

i) een vaartuig bezig met het leggen, onderhouden of lichten van een navigatiemerk, een onderzeese kabel of een pijpleiding;

ii) een vaartuig bezig met baggeren, opnamewerkzaamheden of werkzaamheden onder water;

iii) een vaartuig bezig met bevoorraden of met het overbrengen van personen, proviand of lading terwijl het varende is;

iv) een vaartuig bezig met het laten opstijgen of landen van luchtvaartuigen;

v) een vaartuig bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden;

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

h) Betekent de uitdrukking « vaartuig door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid » een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat wegens zijn diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte ernstig beperkt is in zijn mogelijkheid af te wijken van de koers die het volgt.

i) Betekent het woord « varende » dat een vaartuig niet ten anker ligt, niet is vastgemaakt aan de wal of niet aan de grond zit.

j) Les termes « longueur » et « largeur » d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l) L'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B. — Règles de barre et de route

Section I

Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

Règle 4

Champ d'application

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

Règle 5

Veille

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

Règle 6

Vitesse de sécurité

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

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

a) Par tous les navires :

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

Règle 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

j) Betekenen de woorden « lengte » en « breedte » van een vaartuig de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks.

k) Worden vaartuigen geacht in zicht van elkaar te zijn alleen wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen.

l) Betekent de uitdrukking « beperkt zicht » elke situatie waarin het zicht wordt beperkt door mist, nevelig weer, sneeuwval, zware regenbuien, zandstormen of andere soortgelijke oorzaken.

DEEL B. — Voorschriften betreffende het uitwijken

Afdeling I

Gedrag van vaartuigen bij elk soort zicht

Voorschrift 4

Toepassing

De Voorschriften in deze afdeling zijn van toepassing bij elk soort zicht.

Voorschrift 5

Uitkijk

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

Voorschrift 6

Veilige vaart

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

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

a) Door alle vaartuigen :

- i) de zichtbaarheid;
 - ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentraties van vissersvaartuigen of andere vaartuigen;
 - iii) de manoeuvreerbaarheid van het vaartuig, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - iv) des nachts de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van wallichten of het stralen van zijn eigen 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 vaartuigen 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 storende invloeden op de detectie met behulp van radar;
 - iv) de mogelijkheid dat kleine vaartuigen, ijs en andere drijvende voorwerpen niet op voldoende afstand met behulp van radar worden ontdekt;
 - v) het aantal, de plaats en de beweging van met behulp van radar waargenomen vaartuigen;
 - vi) het nauwkeuriger beoordelen van de zichtbaarheid die eventueel mogelijk is wanneer de radar wordt gebruikt om de afstand tot vaartuigen of andere voorwerpen in de omgeving te bepalen.

Voorschrift 7

Gevaar voor aanvaring

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

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au « plotting » radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8

Manœuvres pour éviter les abordages

a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage, doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

Règle 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal ou une voie d'accès étroits doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal ou d'une voie d'accès étroits.

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

d) Un navire doit éviter de traverser un chenal ou une voie d'accès étroits si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la Règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) i) Dans un chenal ou une voie d'accès étroits, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire rattrapé doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la Règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la Règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière

b) Er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radar-apparatuur, indien aangebracht en goed werkend, met inbegrip van het nasporen over grote afstand ten einde een vroegtijdige waarschuwing te verkrijgen van het gevaar voor aanvaring en met inbegrip van plotten of een gelijkwaardig stelselmatig nagaan van ontdekte voorwerpen.

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

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

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

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

Voorschrift 8

Maatregelen ter vermindering van aanvaring

a) Alle maatregelen ter vermindering van aanvaring dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goede zeemanschap.

b) Elke verandering van koers en/of vaart ter vermindering van aanvaring dient, indien de omstandigheden zulks toelaten, groot genoeg te zijn om voor een ander vaartuig onmiddellijk visueel zichtbaar te zijn of met behulp van radar gemakkelijk te kunnen worden waargenomen; een opeenvolging van kleine veranderingen van koers en/of vaart dient te worden vermeden.

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

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

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

Voorschrift 9

Nauwe vaarwateren

a) Een vaartuig dat de richting van een nauw vaarwater of vaargeul volgt, dient de buitenzijde van het vaarwater of de vaargeul aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar is.

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

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

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

e) i) Wanneer in een nauw vaarwater of vaargeul het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het op te lopen vaartuig maatregelen moet nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken, dient het vaartuig dat van plan is op te lopen zijn vooramen kenbaar te maken door het geluidsein, voorgeschreven in Voorschrift 34, c), i). Het op te lopen vaartuig dient, indien het instemt, het passende sein te geven, voorge-

à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la Règle 34 d);

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la Règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal ou une voie d'accès étroits où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la Règle 34 e).

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

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente Règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par « l'Organisation ».

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtière ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, lequel peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile peuvent, dans toutes les circonstances, utiliser les zones de navigation côtière.

e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

- i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;
- ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

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

k) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente Règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

l) Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire la présente Règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

schreven 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 vaartuig niet van zijn verplichting volgens Voorschrift 13.

f) Een vaartuig dat een bocht of een gebied in een nauw vaarwater of vaargeul nadert waar het zicht op andere vaartuigen kan worden belemmerd door een tussenliggend obstakel dient met bijzondere waakzaamheid en voorzichtigheid te varen en het passende sein te geven, voorgeschreven in Voorschrift 34, e);

g) Indien de omstandigheden zulks toelaten, dient een vaartuig het ankeren in een nauw vaarwater te vermijden.

Voorschrift 10

Verkeersscheidingsstelsels

a) Dit Voorschrift is van toepassing op de door de Organisatie aangenomen verkeersscheidingsstelsels.

b) Een vaartuig dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient :

i) in de passende verkeersbaan te varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan;

ii) voor zover uitvoerbaar vrij te blijven van een scheidingslijn of -zone;

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 vaartuig dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen onder een hoek die zo veel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benadert als uitvoerbaar is.

d) Zones voor kustverkeer dienen, in het algemeen niet te worden gebruikt door doorgaand verkeer dat zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidingsstelsel kan gebruiken. Schepen met een lengte van minder dan 20 meter en zeilschepen mogen echter onder alle omstandigheden zones voor kustverkeer gebruiken.

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 vaartuig varende in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.

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

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

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

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

k) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, 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 vaartuig, bezig met het leggen van, het plégen 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.

*Section II. — Conduite des navires
en vue les uns des autres*

*Règle 11
Champ d'application*

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

*Règle 12
Navires à voile*

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui que est sous le vent;

iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente Règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

*Règle 13
Navire qui en rattrape un autre*

a) Non obstant toute disposition des Règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes Règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

*Règle 14
Navires qui font des routes directement opposées*

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer à bâbord de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

*Règle 15
Navires dont les routes se croisent*

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

*Afdeling II. — Gedrag van vaartuigen
die in zicht van elkaar zijn*

*Voorschrift 11
Toepassing*

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

*Voorschrift 12
Zeilvaartuigen*

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

i) indien beide vaartuigen over verschillende boeg liggen, dient het vaartuig dat over stuurboordboeg ligt uit te wijken voor het vaartuig dat over bakboordboeg ligt;

ii) indien beide vaartuigen over dezelfde boeg liggen, dient het loefwaartse vaartuig uit te wijken voor het lijwaartse;

iii) indien een vaartuig dat over stuurboordboeg ligt aan zijn loefzijde een vaartuig ziet en niet met zekerheid kan bepalen of dat vaartuig over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, dient het daarvoor uit te wijken.

b) In dit Voorschrift dient onder loefzijde te worden verstaan de andere zijde dan die waarover het grootzeil wordt gevoerd of, ingeval van een vierkant getuigd vaartuig, de andere zijde dan die, waarover het grootste langsscheepse zeil bijstaat.

*Voorschrift 13
Oplopen*

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

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

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

d) Elke volgende verandering van de peiling tussen de twee vaartuigen kan het oplopende vaartuig niet maken tot een koerskruisend vaartuig in de zin van deze Voorschriften of het ontstaan van de plicht om vrij te blijven van het opgelopen vaartuig tot dat het geheel is gepasseerd en goed vrij is.

*Voorschrift 14
Recht tegen elkaar insturen*

a) Wanneer twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen tegen elkaar insturen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dienen beide naar stuurboord van koers te veranderen, zodat zij elkaar aan bakboordzijde voorbij varen.

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

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

*Voorschrift 15
Koers kruisen*

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

Règle 16

Manœuvre du « navire non privilégié »

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

Règle 17

Manœuvre du « navire privilégié »

a) i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire non privilégié, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente Règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente Règle ne saurait dispenser le navire non privilégié de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18

Responsabilité réciproque des navires

Sauf dispositions contraires des Règles 9, 10 et 13 :

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;
- iii) d'un navire en train de pêcher;
- iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;
- iii) d'un navire en train de pêcher.

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau; qui montre les signaux prévus à la Règle 28.

ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion améri, doit en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux Règles de la présente Partie.

Section III. — Conduite des navires par visibilité réduite

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente Règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

Voorschrift 16

Maatregelen van het vaartuig dat moet uitwijken

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

Voorschrift 17

Maatregelen van het vaartuig dat koers en vaart moet houden

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

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

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

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

d) Dit Voorschrift ontheft het vaartuig dat verplicht is uit te wijken niet van die verplichting.

Voorschrift 18

Verantwoordelijkheden van vaartuigen onderling

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) Dient een vaartuig 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 vaartuigen en te vermijden hun vaart te belemmeren. In omstandigheden evenwel waarin er gevaar voor aanvaring bestaat, dient het te handelen overeenkomstig de Voorschriften van dit Deel.

Afdeling III. — Gedrag van vaartuigen bij beperkt zicht

Voorschrift 19

Gedrag van vaartuigen bij beperkt zicht

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

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les Règles de la section I de la présente Partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation, toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé ;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

PARTIE C. — Feux et marques

Règle 20

Champ d'application

a) Les Règles de la présente Partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les Règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes Règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes Règles lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil, à visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes Règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

Règle 21

Définitions

a) L'expression « feu de tête de mât » désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression « feux de côté » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

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

c) Elk vaartuig dient bij de naleving van de Voorschriften van afdeling I van dit Deel goed rekening te houden met de heersende omstandigheden en de toestanden van beperkt zicht.

d) Een vaartuig dat alleen met behulp van radar de aanwezigheid van een ander vaartuig ontdekt, dient vast te stellen of zich een situatie ontwikkelt waarin men elkaar te dicht naderen 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 vaartuig voorlijker dan dwars, dat niet is een vaartuig dat wordt opgelopen ;

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

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

DEEL C. — Lichten en dagmerken.

Voorschrift 20

Toepassing

a) D Voorschriften in dit Deel dienen in alle weeromstandigheden te worden nageleefd.

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

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

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

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

Voorschrift 21

Begripsomschrijvingen

a) Onder « toplicht » wordt verstaan een wit licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in 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 vaartuig.

b) Onder « zijlichten » wordt verstaan een groen licht aan stuurboordzijde en een rood licht aan bakboordzijde die elk ononderbroken schijnen over een boog van de horizon van 112,5 graden en zo zijn aangebracht dat zij schijnen van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde. Bij een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mogen de zijlichten worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse verticale vlak in langsricting.

c) L'expression « feu de poupe » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression « feu de remorquage » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente Règle.

e) L'expression « feu visible sur tout l'horizon » désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression « feu à éclats » désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

Règle 22

Portée lumineuse des feux

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

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 6 milles;
- feu de côté : 3 milles;
- feu de poupe : 3 milles;
- feu de remorquage : 3 milles;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles;

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles;
- feu de côté : 2 milles;
- feu de poupe : 2 milles;
- feu de remorquage : 2 milles;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles;

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :

- feu de tête de mât : 2 milles;
- feu de côté : 1 mille;
- feu de poupe : 2 milles;
- feu de remorquage : 2 milles;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles;

d) pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir :

- feu blanc visible sur tout l'horizon : 3 milles.

Règle 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- i) un feu de tête de mât à l'avant;
- ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci, toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- iii) des feux de côté;
- iv) un feu de poupe;

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté;

e) Onder « heklicht » wordt verstaan een wit licht, geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 135 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht achteruit over 67,5 graden naar elke zijde van het vaartuig.

d) Onder « sleeplicht » wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het « heklicht » omschreven onder c) van dit Voorschrift.

e) Onder « rondom zichtbaar licht » wordt verstaan een licht dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 360 graden.

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

Voorschrift 22

Zichtbaarheid van lichten

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

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

- een toplicht, 6 zeemijlen;
- een zijlicht, 3 zeemijlen;
- een heklicht, 3 zeemijlen;
- een sleeplicht, 3 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen;

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

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

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

- een toplicht, 2 zeemijlen;
- een zijlicht, 1 zeemijl;
- een heklicht, 2 zeemijlen;
- een sleeplicht, 2 zeemijlen;
- een wit, rood, groen of geel rondom zichtbaar licht, 2 zeemijlen;

d) voor niet of weinig opvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende vaartuigen of voorwerpen die worden gesleept :

- een wit rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen.

Voorschrift 23

Werktuiglijk voortbewogen vaartuigen die varende zijn

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dat varende is dient te tonen :

- i) een toplicht op het voorschip;
- ii) een tweede toplicht achter het toplicht op het voorschip en hoger geplaatst, behalve dat een vaartuig met een lengte van minder dan 50 meter niet verplicht is zulk een licht te tonen, doch het wel mag doen;
- iii) zijlichten;
- iv) een heklicht;

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

c) i) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig 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 zijlichten tonen;

ii) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté;

iii) Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

Règl 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la Règle 23 a) i) ou par la Règle 23 a) ii) deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la Règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la Règle 23 a) i) ou par la Règle 23 a) ii) deux feux de tête de mât superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) ou c) ci-dessus s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la Règle 23 a) ii).

e) Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés au paragraphe g) de la présente Règle doit montrer :

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe;

iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire :

i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;

ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :

i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenus de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;

ii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;

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

iii) het toplicht of het rondom zichtbaar wit licht van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig met een lengte van minder dan 12 meter mag uit het midscheepse verticale vlak in langsricting worden geplaatst indien plaatsing in dit vlak niet uitvoerbaar is, mits de zijlichten worden gecombineerd in één lan-taarn, die gevoerd dient te worden in het midscheepse verticale vlak in langsricting of zo dicht mogelijk geplaatst nabij hetzelfde langsscheepse vlak als waarin het toplicht of rondom zichtbaar wit licht zich bevindt.

Voorschrift 24

Slepen en duwen

a) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dient bij het slepen te tonen :

i) in plaats van het licht, voorgeschreven in Voorschrift 23 a) i) of a) ii) twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere. Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hok van het slepende vaartuig tot het uiteinde van de sleep, meer is dan 200 meter, drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar;

ii) zijlichten;

iii) een heklicht;

iv) een sleeplicht loodrecht boven het heklicht;

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

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

c) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dient, wanneer het duwt of langsij 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 een loodrecht onder het andere;

ii) zijlichten;

iii) een heklicht.

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

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

i) zijlichten;

ii) een heklicht;

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

f) Vooropgesteld dat in één groep geduwde of langsij gesleepte vaartuigen wat betreft het voeren van lichten beschouwd dienen te worden als één vaartuig :

i) dient een geduwd vaartuig dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop zijlichten te tonen;

ii) dient een langsij gesleept vaartuig een heklicht en vooropzijlichten te tonen.

g) Een niet of weinig opvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend vaartuig of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke vaartuigen 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 het voorste uiteinde en één aan of nabij het achterste uiteinde met uitzondering van draconen die geen licht aan of nabij de voorzijde behoeven te tonen;

ii) indien de breedte 27 meter en meer bedraagt, tevens een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij elke zijde ter plaatse van de grootste breedte;

iii) lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs visibles sur tout l'horizon supplémentaires entre les feux prescrits aux alinéas i) et ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;

iv) une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.

h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux paragraphes e) ou g) de la présente Règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

i) Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou c) de la présente Règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la Règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :

- i) feux de côté;
- ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres les feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle peuvent être réunis en un fanal combiné placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente Règle.

d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits au paragraphe a) ou b) mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente Règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente Règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier.

ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) 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 vaartuig 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 om een genoegzame reden onuitvoerbaar is om op een gesleept vaartuig 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 vaartuig of voorwerp te verlichten of althans de aanwezigheid van een zodanig vaartuig of voorwerp aan te duiden.

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

Voorschrift 25

Zeilvaartuigen die varende zijn en vaartuigen voortbewogen door riemen

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

- i) zijlichten;
- ii) een heklicht.

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

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

ii) Een door riemen voortbewogen vaartuig mag de in dit Voorschrift voor zeilvaartuigen voorgeschreven lichten tonen, maar indien het zulks niet doet, dient het een elektrische lamp of een aangestoken lantaarn die een wit licht geven, gereed te houden en tijdig genoeg te tonen om aanvaring te voorkomen.

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

Voorschrift 26

Vissersvaartuigen

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

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

i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste groen en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere; een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van dit dagmerk een mand tonen;

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

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter doit montrer :

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieur à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente Règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 27

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

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de déminage, doit montrer :

i) à l'endroit, le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposés, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), un feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la Règle 30.

c) Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la Règle 24 a), montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes b) i) et b) ii) de la présente Règle.

d) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits aux alinéas i), ii) et iii) du paragraphe b) de la présente Règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposées pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;

iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve onder i) en ii) voorgeschreven lichten, tevens zijlichten en een heklucht.

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

i) twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste rood en het onderste wit, of een dagmerk bestaande uit twee kegels met de punten tegen elkaar, de ene loodrecht onder de andere, een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter mag in plaats van dit dagmerk een mand tonen;

ii) wanneer het 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 zijlichten en een heklucht.

d) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij in de nabijheid van andere vaartuigen bezig met de uitoefening van de visserij mag de aanvullende seinen beschreven in Bijlage II van deze Bepalingen tonen.

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

Voorschrift 27

Onmanoeuvrerbare vaartuigen en beperkt manoeuvreerbare vaartuigen

a) Een onmanoeuvrerbaar vaartuig dient te tonen :

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

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

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

b) Een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig, behalve een vaartuig bezig met mijnopruiingswerkzaamheden, dient te tonen :

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

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

iii) wanneer het vaart door het water loopt, behalve de onder i) voorgeschreven lichten tevens een toplicht of toplichten, zij lichten en een heklucht.

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 vaartuig bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard dat daardoor het sleepende vaartuig 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 vaartuig 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 vaartuig voorbij kan varen;

iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la Règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent paragraphe.

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits au paragraphe d) de la présente Règle, doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon « A » du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la Règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la Règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage.

g) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l'exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente Règle.

h) Les signaux prescrits par la présente Règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

Règle 28

Navires à propulsion mécanique handicapés par leur tirant d'eau

Un navire à propulsion mécanique handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la Règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

Règle 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

i) à la tête du mât ou près de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;

iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la Règle 30 pour les navires au mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

i) à l'avant un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente Règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

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 vaartuig 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 vaartuig bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig, voorgeschreven in Voorschrift 23, of behalve de lichten of het dagmerk voor een vaartuig 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 1 000 meter.

g) Vaartuigen met een lengte van minder dan 12 meter, uitgezonderd vaartuigen 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 vaartuigen in nood die hulp verlangen. Noodseinen zijn vermeld in Bijlage IV van deze Bepalingen.

Voorschrift 28

Vaartuigen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid

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

Voorschrift 29

Loodsvaartuigen

a) Een vaartuig bezig met de uitoefening van de loodsdienst dient te tonen :

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

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

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

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

Voorschrift 30

Ten anker liggende en aan de grond zittende vaartuigen

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

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

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

b) Een vaartuig met een lengte van minder dan 50 meter mag in plaats van de lichten, voorgeschreven onder a) van dit Voorschrift één rondom zichtbaar wit licht tonen, daar waar dit het best kan worden gezien.

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

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente Règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :

i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux paragraphes a) et b) de la présente Règle sauf s'ils sont au mouillage dans un chenal, une voie d'accès ou un ancrage étroits, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

f) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii) du paragraphe d) de la présente Règle.

Règle 31 Hydravions

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

PARTIE D. — Signaux sonores et lumineux

Règle 32 Définitions

a) Le terme « sifflet » désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 33 Matériel de signalisation sonore

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet ou d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente Règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

Règle 34 Signaux de manœuvre et signaux avertisseurs

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

- un son bref pour dire : « je viens sur tribord »;
- deux sons brefs pour dire : « je viens sur bâbord »;
- trois sons brefs pour dire : « je bats en arrière ».

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

- i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :
— un éclat pour dire : « je viens sur tribord »;

d) Een vaartuij 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 vaartuij met een lengte minder dan 7 meter, wanneer het ten anker ligt, niet in of vlak bij een nauw vaarwater, vaargeul of ankergebied of daar waar andere vaartuigen gewoonlijk varen, is niet verplicht de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven onder a) en b) van dit Voorschrift.

f) Een vaartuij 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 watervliegtuij niet uitvoerbaar is de lichten en dagmerken te tonen met de kenmerkende eigenschappen of op de plaatsen, voorgeschreven in de Voorschriften van dit Deel, dient het lichten en dagmerken te tonen die deze in kenmerkende eigenschappen en plaatsing zoveel mogelijk benaderen.

DEEL D. — Geluids- en lichtseinen

Voorschrift 32 Begripsomschrijvingen

a) Het woordt « fluit » betekent elk geluidsseinen 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 van geluidsseinen

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

b) Een vaartuij met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht die toestellen voor het geven van geluidsseinen, 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 geluidsseinen.

Voorschrift 34 Manoeuvreeer- en waarschuwingseinen

a) Wanneer vaartuigen in zicht van elkaar zijn, dient een werktuiglijk voortbewogen vaartuij 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 vaartuij 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 »;

— deux éclats pour dire : « je viens sur bâbord »;

— trois éclats pour dire : « je bats en arrière »;

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

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

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

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

— deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : « je compte vous rattraper sur tribord »;

— deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : « je compte vous rattraper sur bâbord »;

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

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

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manœuvre et des signaux avertisseurs.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite

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

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b), de la présente Règle trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphe g) de la présente Règle, le signal prescrit au paragraphe c) de la présente Règle.

e) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre

— 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 tussenpozen tussen de schitteringen ongeveer één seconde en de tussenpozen 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 vaartuig dat voornemens is een ander op te lopen overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 9, e) i) zijn voornemen kenbaar te maken door de volgende seinen met zijn fluit :

— twee lange stoten gevolgd door een korte stoot om aan te geven : « ik ben van plan u op te lopen aan uw stuurboordzijde »;

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

ii) dient het vaartuig dat opgelopen wordt, wanneer het handelt overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 9, e), j), zijn instemming kenbaar te maken door het volgende sein met zijn fluit :

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

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

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

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

Voorschrift 35

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

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

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

d) Een vaartuig, bezig met de uitoefening van de visserij, dat ten anker ligt en een beperkt manoeuvreerbaar vaartuig 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 vaartuig, dat gesleept wordt of, indien meer dan één vaartuig wordt gesleept het laatste vaartuig van de sleep, moet, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan twee minu-

sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

f) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente Règle.

g) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.

h) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe g) de la présente Règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

i) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres, n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

j) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou g) de la présente Règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention.

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

Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente Règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

Règle 37

Signaux de détresse

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

PARTIE E. — Exemptions

Règle 38

Exemptions

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

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la Règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures ; exemption permanente.

ten vier achtereenvolgende stoten geven, namelijk een lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien uitvoerbaar dient dit sein te worden gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

f) Wanneer een duwend vaartuig en een vaartuig dat wordt geduwd vast verbonden zijn in een samengestelde eenheid dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen vaartuig en dienen zij de seinen te geven, voorgeschreven onder a) of b) van dit Voorschrift.

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

h) Een vaartuig dat aan de grond zit, moet het sein met de klok en indien vereist het sein met de gong geven, voorgeschreven onder g) van dit Voorschrift en dient bovendien drie van elkaar gescheiden duidelijk slagen op de klok te geven onmiddellijk vóór en onmiddellijk na het snelle luiden van de klok. Een vaartuig dat aan de grond zit mag tevens een passend fluitsein geven.

i) Een vaartuig met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht de bovengenoemde seinen te geven, doch indien het deze niet geeft, dient het een ander doelmatig geluidsein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.

j) Een loodsvaartuig bezig met de uitoefening van de loodsdiensdienst 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 vaartuig mag elk vaartuig licht- of geluidsseinen geven die niet kunnen worden gehouden voor een sein dat elders in deze Voorschriften moet of mag worden gegeven, of mag het zijn zoeklicht laten schijnen in de richting van het gevaar, zonder daardoor een ander vaartuig te hinderen of in verwarring te brengen.

Elk licht dat wordt gebruikt om de aandacht van een ander vaartuig te trekken, dient van zodanige aard te zijn dat het niet voor een navigatiemerkm 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 vaartuig in nood verkeert en hulp verlangt, dient het de seinen, voorgeschreven in Bijlage IV van deze Bepalingen te gebruiken of te tonen.

DEEL E. — Vrijstellingen

Voorschrift 38

Vrijstellingen

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

a) Het aanbrengen van lichten met een zichtbaarheid zoals voorgeschreven in Voorschrift 22, tot vier jaar na de datum van het van kracht worden van deze Voorschriften.

b) Het aanbrengen van lichten die voldoen aan de eisen inzake de kleuren, voorgeschreven onder punt 7 van Bijlage I van deze Bepalingen, tot vier jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften.

c) Het verplaatsen van lichten voortvloeiend uit de herleiding van Engelse in metrieke maten en het afronden van maten, permanente vrijstelling.

d) i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3, a, de l'Annexe I du présent Règlement : exemption permanente.

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3, a, de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2, b, de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2, g et 3, b, de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

h) Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de la section 9, b, de l'Annexe I du présent Règlement : exemption permanente.

ANNEXE I

Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques

1. Définition

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

Cette hauteur doit être mesurée à partir de l'endroit situé sous le feu à la verticale de celui-ci.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver à la verticale du feu avant et 4,5 mètres plus haut que celui-ci.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant.

f) i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la Règle 23, a, doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits à l'alinéa ii);

d) i) Het verplaatsen van toplichten op vaartuigen met een lengte van minder dan 150 meter, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3, a, van Bijlage I van deze Bepalingen, permanente vrijstelling.

ii) Het verplaatsen van toplichten op vaartuigen met een lengte van 150 meter en meer, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3, a) van Bijlage I van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften.

e) Het verplaatsen van toplichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 2, b, van Bijlage I van deze Bepalingen, tot negen jaar na het van kracht worden van deze Voorschriften.

f) Het verplaatsen van zijlichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder 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 geluidssignalen, 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, vermeld in Bijlage I van deze Bepalingen, permanente vrijstelling.

BIJLAGE I

Plaatsing en technische bijzonderheden van lichten en dagmerken

1. Begripsomschrijving

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

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 vaartuig met een lengte van 20 meter of meer dienen de toplichten als volgt te worden geplaatst :

i) het voorste toplicht, of indien slechts één toplicht wordt gevoerd dit ene licht, op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp en indien de breedte van het vaartuig meer is dan 6 meter, op een hoogte boven de romp die niet minder is dan deze breedte, met dien verstande echter dat dit licht niet hoger dan 12 meter boven de romp behoeft te worden geplaatst;

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

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

c) Het toplicht van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig met een lengte van 12 meter of meer, doch minder dan 20 meter dient te worden geplaatst op een hoogte boven het potdeksel van niet minder dan 2,5 meter.

d) Een werktuiglijk voortbewogen vaartuig met een lengte van minder dan 12 meter mag het hoogste licht voeren op een hoogte boven het potdeksel van minder dan 2,5 meter. Wanneer echter behalve een toplicht tevens zijlichten en een hekklicht worden gevoerd, dient het toplicht ten minste 1 meter hoger dan de zijlichten te worden gevoerd.

e) Eén van de twee of drie toplichten, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig bezig met het slepen of duwen van een ander vaartuig, dient op dezelfde plaats als het voorste toplicht 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 Voor-schrift 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) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la Règle 27, b, i) ou par la Règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit satisfait aux prescriptions du § c du point 3 de la présente Annexe.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les Règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins et le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins et le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de 2 mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant, prescrit par la Règle 30 a) i) doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver à l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

c) Lorsque les feux prescrits par la Règle 27 b) i) ou par la Règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de 2 mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal.

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

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la Règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la Règle 25 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

ii) Indien het onuitvoerbaar is de rondom zichtbare lichten, voorgeschreven in Voorschrift 27, b, i), of Voorschrift 28, onder de toelichtingen te tonen, mogen zij boven het (de) achtertoplicht(en) of loodrecht tenopzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achtertoplicht(en) getoond worden, mits in het laatste geval aan de eisen onder sectie 3, c, van deze Bijlage wordt voldaan.

g) De zijlichten van een werktuiglijk voortbewogen vaartuig dienen te zijn geplaatst op een hoogte boven de romp van niet meer dan driekwart van de hoogte van het voorste toelicht. Zij mogen niet zo laag zijn geplaatst dat hun doelmatigheid wordt verstoord door dekluchten.

h) De zijlichten dienen, indien gecombineerd in één lantaarn en gevoerd op een werktuiglijk voortbewogen vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter, niet minder dan 1 meter onder het toelicht te zijn geplaatst.

i) Wanneer de Voorschriften bepalen dat er twee of drie lichten loodrecht ten opzichte van elkaar moeten worden gevoerd, dient de onderlinge afstand tussen deze lichten, als volgt te zijn :

i) op een vaartuig met een lengte van 20 meter of meer dienen deze lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan 2 meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 4 meter boven de romp te zijn geplaatst;

ii) op een vaartuig met een lengte van minder dan 20 meter dienen zodanige lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan één meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, 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 vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij dient te zijn geplaatst op een hoogte boven de zijlichten van niet minder dan tweemaal de afstand tussen de twee loodrecht ten opzichte van elkaar geplaatste lichten.

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

3. Horizontale afstand tussen lichten en hun onderlinge plaatsing

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

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

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

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

a) Het licht dat de ricting aangeeft van het uitstaande vistuig van een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, voorgeschreven in Voorschrift 26 c) ii), moet worden geplaatst op een horizontale afstand van niet minder dan 2 meter en niet meer dan 6 meter, gerekend vanaf de twee rondom zichtbare rode en witte lichten. Dit licht mag niet hoger zijn geplaatst dan het rondom zichtbare witte licht, voorgeschreven in Voorschrift 26 c) i) en niet lager dan de zijlichten.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de dragner ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la Règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la Règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la Règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

Les feux de côté des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions du point 9 de la présente annexe.

A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du point 9 de la présente Annexe, doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noir mate.

Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

- i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;
- ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;
- iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;
- iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais proportionnelles aux dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

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

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

- i) Blanc :
x 0,525, 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443;
y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382;
- ii) Vert :
x 0,028 0,009 0,300 0,203;
y 0,385 0,723 0,511 0,356;
- iii) Rouge :
x 0,680 0,660 0,735 0,721;
y 0,320 0,320 0,265 0,259;
- iv) Jaune :
x 0,612 0,618 0,575 0,575;
y 0,392 0,382 0,425 0,406;

8. Intensités des feux

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

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K \cdot D$$

où I = Intensité lumineuse en candélas dans les conditions de service;

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux;

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

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

5. Schermen voor zijlichten

De zijlichten van vaartuigen met een lengte van 20 meter of meer moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van dofzwart geschilderde schermen, die voldoen aan de eisen onder punt 9 van deze Bijlage.

Op vaartuigen met een lengte van minder dan 20 meter dienen de zijlichten, 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 buitenzijden te zijn aangebracht.

6. Dagmerken

a) De dagmerken moeten zwart zijn en de volgende afmetingen hebben :

- i) een bal moet een middellijn hebben van ten minste 0,6 meter;
- ii) een kegel moet een grondvlak hebben met een middellijn van ten minste 0,6 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
- iii) een cylinder moet een middellijn hebben van ten minste 0,6 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
- iv) een ruit moet bestaan uit twee kegels zoals omschreven in ii) die het grondvlak gemeen hebben.

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

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

7. Eisen inzake de kleuren van lichten

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

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

- i) Wit :
x 0,525, 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443;
y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382;
- ii) Groen :
x 0,028 0,009 0,300 0,203;
y 0,385 0,723 0,511 0,356;
- iii) Rood :
x 0,680 0,660 0,735 0,721;
y 0,320 0,320 0,265 0,259;
- iv) Geel :
x 0,612 0,618 0,575 0,575;
y 0,392 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 :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K \cdot D$$

waarin I = de bedrijfslichtsterkte in candela's;

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

D = de zichtbaarheid van het licht in zeemijlen;

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

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

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

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

Cette limitation de l'intensité lumineuse ne doit pas être obtenue au moyen d'une commande variable.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en-dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la Règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) A l'exception des feux de mouillage prescrit à la Règle 30 et qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieures à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise, de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 60 p.c. de l'intensité minimale requise, de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise, de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 50 p.c. de l'intensité minimale requise, de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

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

12. Feux de manœuvre

Nonobstant les dispositions du point 2 f) de la présente annexe, le feu de manœuvre décrit à la Règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque

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

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

Hiervoor mag geen gebruik worden gemaakt van een variabele lichtsterkeregelbaar.

9. Horizontale sectoren

a) i) Zijlichten zoals aangebracht op het vaartuig moeten in de richting recht vooruit de vereiste minste lichtsterkte hebben. De lichtsterkte moet zodanig afnemen, dat tussen 1 en 3 graden buiten de voorgeschreven voorste sectorengrenzen vrijwel geen licht meer waarneembaar is.

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

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

10. Verticale sectoren

a) De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten, met uitzondering van de lichten, op zeilvaartuigen, moeten zodanig zijn dat :

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

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

b) De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten op zeilvaartuigen moeten zodanig zijn dat :

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

ii) in ieder geval 50 pct. 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-electrische lichten

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

12. Manoeuvrerlicht

Ongeacht het bepaalde onder punt 2 f) van deze Bijlage dient het manoeuvrerlicht beschreven in Voorschrift 34 b) in hetzelfde verticale vlak te zijn geplaatst als het toplicht of de toplichten

cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Agrément

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

ANNEXE II

Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres

1. Généralités

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

2. Signaux pour chalutiers

- a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer :
- i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés;
 - ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;
 - iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.
- b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer :
- i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;
 - ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par le point 2 a) ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

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

ANNEXE III

Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore

1. Sifflets

a) Fréquence et portée sonore.

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

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

b) Limites des fréquences fondamentales.

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

en waar uitvoerbaar, ten minste 2 meter hoger dan het voortoplicht, met dien verstande dat het ten minste 2 meter hoger of lager dan het achtertoplicht dient te worden gevoerd. Op een vaartuig waar slechts één toplicht wordt gevoerd, dient het manoeuvreerlicht, indien aangebracht, te worden gevoerd daar waar dit het best kan worden gezien en ten minste 2 meter hoger dan het toplicht.

13. Goedkeuring

De constructie van lichten en dagmerken en de plaatsing van lantaarns aan boord van het vaartuig dient ten genoegte te zijn van de bevoegde overheid van de Staat waarvan het vaartuig gemachtigd is de vlag te voeren.

BIJLAGE II

Aanvullende seinen voor vissersvaartuigen 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 vissersvaartuigen voorgeschreven lichten.

2. Seinen voor treilers

- a) Vaartuigen, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of zij een bodemtreil of pelagische treil gebruiken, mogen tonen :
- i) bij het uitzetten van de netten : twee witte lichten, het ene loodrecht onder het andere;
 - ii) bij het inhalen van de netten : een wit licht loodrecht boven een rood licht;
 - iii) wanneer het net vastzit aan een hindernis : twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.
- b) Elk vaartuig bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, mag tonen :
- i) des nachts, een zoeklicht naar voren gericht en in de richting van het andere vaartuig van het span;
 - ii) bij het uitzetten of binnenhalen van hun netten of wanneer hun netten vastzitten aan een hindernis, de onder a) voorgeschreven lichten.

3. Seinen voor vaartuigen met ringzegen

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

BIJLAGE III

Technische bijzonderheden van toestellen voor geluidsseinen

1. Fluiten

a) Frequenties en hoorbaarheidsafstand.

De grondfrequentie van het sein dient te liggen tussen 70 en 700 Hz.

De hoorbaarheidsafstand van het sein van een fluit wordt bepaald door die frequenties, die de grondfrequentie en/of één of meer hogere frequenties kunnen omvatten, die tussen 180 en 700 Hz (± 1 pct.) liggen en de geluidsdrukniveaus voortbrengen aangegeven onder 1 c).

b) Grenzen van grondfrequenties.

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

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

c) Intensité du signal et portée sonore.

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

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

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

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

d) Caractéristiques directionnelles.

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

e) Emplacement des sifflets.

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

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets.

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

g) Ensemble de sifflets.

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au § f) ci-dessus, risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction.

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

c) Geluidssterkte en hoorbaarheidsafstand.

Een op een vaartuig aangebrachte fluit dient in de richting van de grootste geluidssterkte van de fluit en op een afstand van 1 meter daarvan in ten minste 1/3 octaafband binnen de frequenties tussen 180 en 700 Hz (± 1 pct.), een geluidsdrumniveau voort te brengen van niet minder dan het desbepaalde cijfer in de onderstaande tabel.

Lengte van het vaartuig in meters	1/3 octaafband niveau op 1 meter in dB ten opzichte van 2×10^{-5} N/m ²	Hoorbaarheidsafstand in zeemijlen
200 of meer	143	2
75 of meer doch minder dan 200	138	1,5
20 of meer doch minder dan 75	130	1
Minder dan 20	120	0,5

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

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

d) Richtingseigenschappen.

Het geluidsdrumniveau van een gerichte fluit mag in elke richting in het horizontale vlak binnen ± 45 graden van de as niet meer dan 4 dB onder het voorgeschreven geluidsdrumniveau op de as zijn. Het geluidsdrumniveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het voorgeschreven geluidsdrumniveau op de as zijn, zodat de reikwijdte in elke richting ten minste de helft van de reikwijdte op de as recht vooruit zal zijn. Het geluidsdrumniveau dient te worden gemeten in die 1/3 octaafband die bepalend is voor de hoorbaarheidsafstand.

e) Plaatsing van de fluiten.

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

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

f) Het aanbrengen van meer dan één fluit.

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

g) Gecombineerde fluitsystemen.

Indien wegens de aanwezigheid van obstakels het geluidsveld van één 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

tion du niveau acoustique. Aux fins des Règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal.

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

b) Construction.

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres.

Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 p.c. de celle de la cloche.

3. Agrément

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

ANNEXE IV

Signaux de détresse

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

a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;

b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;

c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;

d) signal émis par radiotélégraphe ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... --- ... (S.O.S.) du Code Morse;

e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot « Mayday »;

f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;

g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);

i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;

j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;

k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;

l) signal d'alarme radiotélégraphique;

m) signal d'alarme radiotéléphonique;

n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

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

op te heffen. Voor de toepassing van de Voorschriften dient een gecombineerd fluitsysteem als één enkele fluit te worden beschouwd. De fluiten van een gecombineerd systeem dienen te zijn geplaatst op een onderlinge afstand van niet meer dan 100 meter en zo te zijn ingericht dat zij tegelijkertijd worden gebruikt. De frequentie van elk van de afzonderlijke fluiten dient ten minste 10 Hz te verschillen van die van de andere.

2. Klok of gong

a) Geluidssterkte van het sein.

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

b) Constructie.

Klokken en gongs dienen te zijn vervaardigd uit corrosiebestendig materiaal en zo te zijn ontworpen dat ze een heldere toon voortbrengen. De middellijn van een klok mag niet minder zijn dan 300 mm voor vaartuigen met een lengte van 20 meter en meer en niet minder dan 200 mm voor vaartuigen met een lengte van 12 meter en meer doch minder dan 20 meter.

Indien dit uitvoerbaar is, wordt een werktuiglijk aangedreven klepel aanbevolen ten einde een constante kracht te waarborgen, doch bediening met de hand dient mogelijk te zijn. De massa van de klepel dient ten minste 3 pct. van de massa van de klok te zijn.

3. Goedkeuring

De constructie van toestellen voor geluidsseinen, hun werking en de plaatsing aan boord van het vaartuig dienen ten genoegte te zijn van de bevoegde overheid van de Staat waarvan het vaartuig gerechtigd is de vlag te voeren.

BIJLAGE IV

Noodseinen

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

a) een kanonschot of ander knalsein, afgevuurd met tussenpozen van ongeveer een 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 ... --- ... (S.O.S.) van de Morse-code;

e) een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord « meedee »;

f) het noodsein « N.C. » uit het Internationaal Seinboek;

g) een sein, bestaande uit een vierkante vlag met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp dat op een bal lijkt;

h) vlammen boven het vaartuig (zoals van een brandend teer- vat, olievat enz.);

i) een valscheimsignaal 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-alarmsein;

m) het radiotelefonie-alarmsein;

n) seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden.

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

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

a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour réperage aérien);

b) colorant.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 18 mai 1983.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

F. 83 — 906

27 AVRIL 1983. — Arrêté royal soumettant le tronçon de l'autoroute Verviers-Saint-Vith, entre Theux et Sart, au régime institué par la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes;

Vu l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégalement établies le long des autoroutes, modifié par arrêté royal du 10 décembre 1964;

Vu l'arrêté royal du 21 février 1972 classant la voie publique projetée Verviers-Saint-Vith, dans la catégorie des autoroutes;

Vu l'arrêté royal du 8 août 1977 soumettant le tronçon de l'autoroute Verviers-Saint-Vith, compris entre Verviers (route de l'Etat, n° 425, ring sud de Verviers), et Theux (route de l'Etat, n° 437), au régime institué par la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le tronçon de l'autoroute Verviers-Saint-Vith, ouvert à la circulation compris entre Theux et Sart (route nationale, n° 440), est soumis aux dispositions de la loi du 12 juillet 1956, et des arrêtés pris en exécution de cette loi.

Art. 2. Les dispositifs spécialement destinés à l'entrée ou à la sortie de ce tronçon d'autoroute sont situés à :

Theux (RN 437);

Tiège (accès de Spa entre autoroute et RN 440, B.K. 12,8);

Sart (RN 440, B.K. 15,2).

Art. 3. L'article 2, de l'arrêté royal du 8 août 1977, soumettant le tronçon de l'autoroute Verviers-Saint-Vith, compris entre Verviers et Theux, au régime institué par la loi du 12 juillet 1956, établissant le statut des autoroutes, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 2. Les dispositifs spécialement destinés à l'entrée et à la sortie de ce tronçon d'autoroute sont situés à Verviers (entrées à la rue des Etangs et à l'avenue Peltzer, sorties à la rue des

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 gekeurd 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.

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 18 mei 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

De Minister van Verkeerswezen,
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

N. 83 — 906

27 APRIL 1983. — Koninklijk besluit waarbij het vak van de autosnelweg Verviers-Sankt-Vith, tussen Theux en Sart aan het stelsel van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt onderworpen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, gewijzigd bij koninklijk besluit van 10 december 1964;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 februari 1972 tot indeling van de ontworpen openbare weg Verviers-Sankt-Vith, bij de categorie der autosnelwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 augustus 1977 waarbij het vak van de autosnelweg Verviers-Sankt-Vith, tussen Verviers (rijksweg, nr. 425, zuidelijke ring rond Verviers), en Theux (rijksweg, nr. 437), aan het stelsel van de wet van 12 juli 1956, tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt onderworpen;

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het voor het verkeer opengestelde vak van de autosnelweg Verviers-Sankt-Vith, tussen Theux en Sart (rijksweg, nr. 440), wordt aan de bepalingen van de wet van 12 juli 1956, en van de ter uitvoering van die wet genomen besluiten onderworpen.

Art. 2. De voor het op- en afrijden van dit autosnelwegvak speciaal bestemde inrichtingen bevinden zich te :

Theux (RW 437);

Tiège (toegang van Spa tussen de autosnelweg en de RW 440, kilometerpaal 12,8);

Sart (RW 440, kilometerpaal 15,2).

Art. 3. Artikel 2, van het koninklijk besluit van 8 augustus 1977, waarbij het tussen Verviers en Theux gelegen vak van de autosnelweg Verviers-Sankt-Vith aan de bepalingen van de wet van 12 juli 1956, tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen wordt onderworpen, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 2. De voor het op- en afrijden van dit autosnelwegvak speciaal bestemde inrichtingen bevinden zich te Verviers (toegang tot de weg genaamd, rue des Etangs en tot de weg genaamd,