

NAVIGATIEKUNDE 3

mt611

**Veiligheidsaspecten inclusief het
Zee aanvarings reglement.**

Prof.ir.J.A. Spaans

Rapportno. 736-K-1

Februari 1987

6.4 Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee

In de bijlage van dit hoofdstuk zijn deze bepalingen gereproduceerd, vanwege het grote belang. De bepalingen zijn verdeeld in de volgende delen:

- A. algemeen,
- B. voorschriften betreffende het uitwijken,
- C. lichten en dagmerken,
- D. licht- en geluidsseinen,
- E. vrijstellingen.

Ad deel A: Van belang is artikel 3: "Algemene begripsomschrijvingen"

Ad deel B: Dit deel is gesplitst in 3 afdelingen, nl.

- afdeling I: Gedrag van schepen bij elk soort zicht
- II: Gedrag van schepen die in zicht van elkaar zijn,
- III: Gedrag van schepen bij beperkt zicht.

In figuur 6.5 is geïllustreerd wat een schip moet doen als er gevaar voor aanvaring bestaat met een schip zich bevindend in één van de aangegeven sectoren, indien de schepen in elkanders zicht zijn. Bij slecht zicht gelden de regels van art. 19!

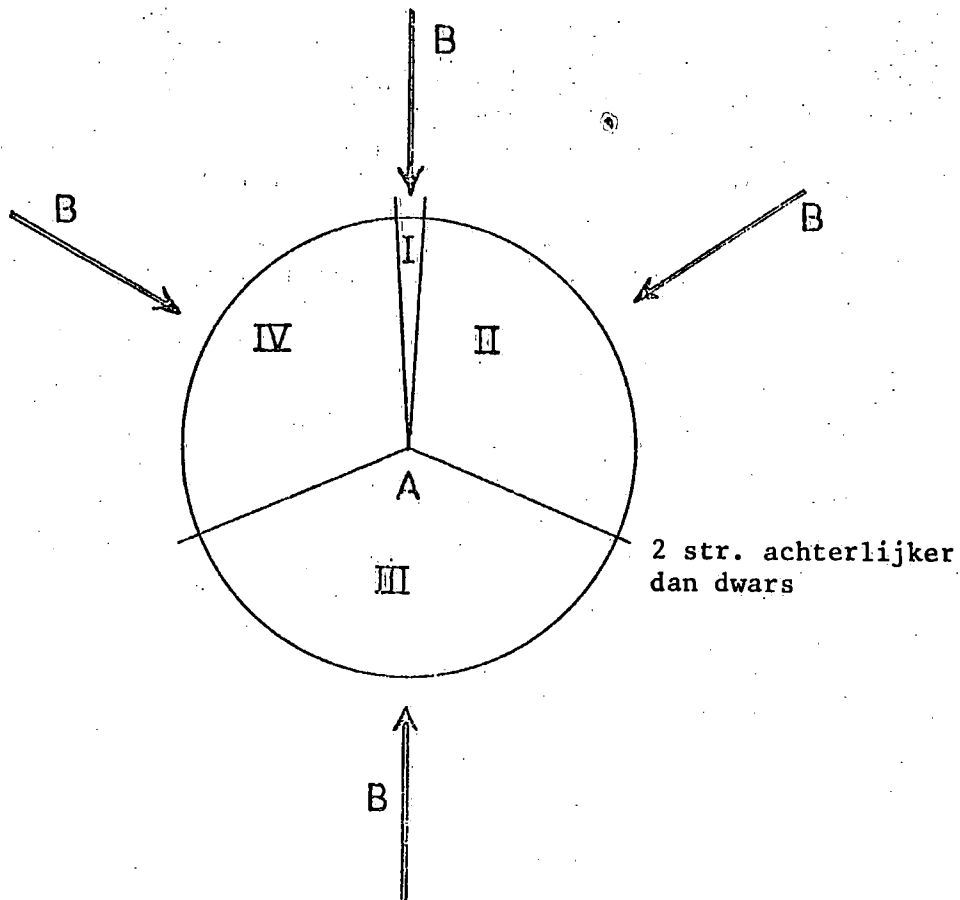
Van groot belang is voorschrift 10 "Verkeersscheidingsstelsels". Deze stelsels zijn in de Bepalingen opgenomen op aandrang van werkgroepen die de verkeersveiligheid van in het bijzonder het Kanaal hebben bestudeerd. Men kwam niet onverwacht tot de conclusie dat een homogenisering van de verkeersstromen tot een aanzienlijke vermindering van het aantal aanvaringen zou leiden. Studies van het beschikbare cijfermateriaal hebben aangetoond dat het aantal aanvaringen inderdaad drastisch is verminderd.

Eén of meer van de volgende punten kunnen aanleiding zijn van het instellen van een "routingssysteem" waarvan het verkeersscheidingsstelsel de belangrijkste is.

1. Scheiding van tegengesteld gerichte verkeersstromen;
2. Verminderen aanvaringsgevaar tussen kruisend verkeer en het verkeer in de verkeersbanen;
3. Vereenvoudigen van verkeerspatronen in drukke verkeersgebieden;
4. Regelen van veilige verkeersstromen in gebieden waar en exploitatie van de zeebodem plaatsvindt;
5. Regelen van verkeersstromen teneinde gebieden te mijden waar navigatie van alle schepen dan wel van een bepaalde categorie schepen ongewenst is;
6. Vermindering van risico's van het aan de grond lopen van diepstekende schepen in gebieden waar waterdiepten onzeker of kritisch zijn;
7. Het geleiden van het zeeverkeer teneinde vrij te blijven van visgronden dan wel de regeling van het verkeer door visgronden.

De volgende figuur geeft de voornaamste elementen weer van een verkeersscheidingsstelsel.


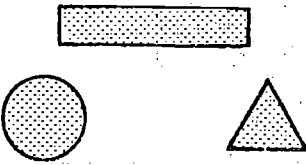



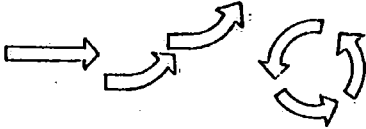
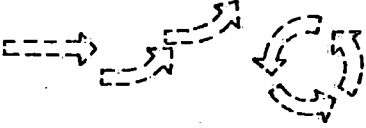
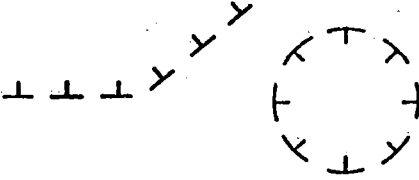
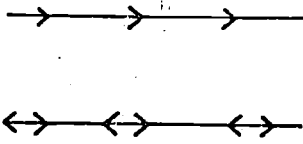
Daarnaast worden onderscheiden een rotonde, zie figuur 6.6; de zone voor kustverkeer, zie figuur 6.7.



sector	aantal graden	actie schip A	voorschriftbepalingen	actie schip B	voorschriftbepalingen
I	$\approx 5^\circ$	uitwijken naar SB	14	uitwijken naar SB	14
II	110°	uitwijken, evt. vaart verminderen	15	koers & vaart behouden	17
III	135°	koers & vaart behouden	17	uitwijken	13
IV	110°	koers & vaart behouden	17	uitwijken, evt. vaart verminderen	15

Figuur 6.5 Sectoren waarin verschillende aanvaringsbepalingen van kracht zijn.

Algemene voorzieningen voor routing van schepen

Bijzonderheden (De cijfers tussen haakjes verwijzen naar de opmerkingen)	Afbeelding	Beschrijving
1. Buitengrens van verkeersbanen en vaarwegen voor tweerichtingsverkeer		Onderbroken lijn – het algemene symbool in de zeekaart voor begrenzingen.
2. Scheidingszone ⁽¹⁾ ⁽²⁾ (kan elke vorm hebben)		Een zone aangegeven d.m.v. een kleur die zo licht is dat elk hydrografisch detail zichtbaar blijft
3. Scheidingslijn ⁽²⁾		Een gekleurde lijn met een dikte van tenminste 3 mm
4. Buitengrens van een rotonde of een voorzorgsgebied ⁽³⁾		Onderbroken lijn – het algemene symbool in de zeekaart voor begrenzingen
5. Het centrum van een rotonde welke geen centrale zone bevat		Een getrokken cirkel met een diameter van tenminste 3 mm
6. Pijlen die de richting van de vastgestelde verkeersstroom aangeven ⁽⁴⁾		Open, omlijnde pijlen die zo geplaatst en gevormd zijn dat zij de algemene richting van de verkeersstroom aangeven
7. Pijlen die de aanbevolen richting van de verkeersstroom aangeven (bepaalde met name genoemde categorieën schepen kunnen worden uitgezonderd) ⁽⁴⁾		Open, onderbroken omlijnde pijlen die zo geplaatst en gevormd zijn dat zij de algemene richting van de aanbevolen verkeersstroom aangeven.
8. Grens van gebieden die dienen te worden gemeden ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾		Een lijn die samengesteld is uit een reeks van T-vormige tekens; de dwarse streep is lang, de neergaande is kort en wijst in de richting van het desbetreffende gebied waarbinnen een passende omschrijving kan worden vermeld
9. Aanbevolen koerslijn gebaseerd op vaste markeringen ⁽⁷⁾		Een enkele ononderbroken lijn, zwart of gekleurd, waarin met regelmatige tussenpozen pijlpunten zijn ingevoegd, die hetzij naar één kant wijzen om een vaarweg voor één-richtingsverkeer aan te geven of tegenover elkaar staan om een vaarweg voor twee-richtingsverkeer aan te geven

Algemene voorzieningen voor routing van schepen

Bijzonderheden (De cijfers tussen haakjes verwijzen naar de opmerkingen)	Afbeelding	Beschrijving
10. Aanbevolen koerslijn niet gebaseerd op vaste markeringen (7)		Een enkele onderbroken lijn, zwart of gekleurd, waarin met regelmatige tussenpozen pijlpunten zijn ingevoegd, die hetzij naar één kant wijzen om een vaarweg voor één-richtingsverkeer aan te geven of tegenover elkaar staan om een vaarweg voor twee-richtingsverkeer aan te geven
11. Buitengrens van een diepwaterroute		Onderbroken lijn – het algemene symbool in de zeekaart voor begrenzingen
12. Diepwaterroute met beide buitengrenzen afgebeeld (8)		Onderbroken lijnen waar-tussen de afkorting DW op regelmatige afstanden voorkomt
13. Diepwaterroute gebaseerd op vaste markeringen (8) (9)		Een enkele ononderbroken lijn waarin met regelmatige tussenpozen pijlpunten zijn ingevoegd, die hetzij naar één kant wijzen om een route voor één-richtingsverkeer aan te geven of tegenover elkaar staan om een route voor twee-richtingsverkeer aan te geven. Langs de onderbroken lijn is de afkorting DW op regelmatige afstanden ingevoegd
14. Diepwaterroute niet gebaseerd op vaste markeringen (8) (9)		Een enkele onderbroken lijn waarin met regelmatige tussenpozen pijlpunten zijn ingevoegd, die hetzij naar één kant wijzen om een route voor één-richtingsverkeer aan te geven of tegenover elkaar staan om een route voor twee-richtingsverkeer aan te geven. Langs de onderbroken lijn is de afkorting DW op regelmatige afstanden ingevoegd

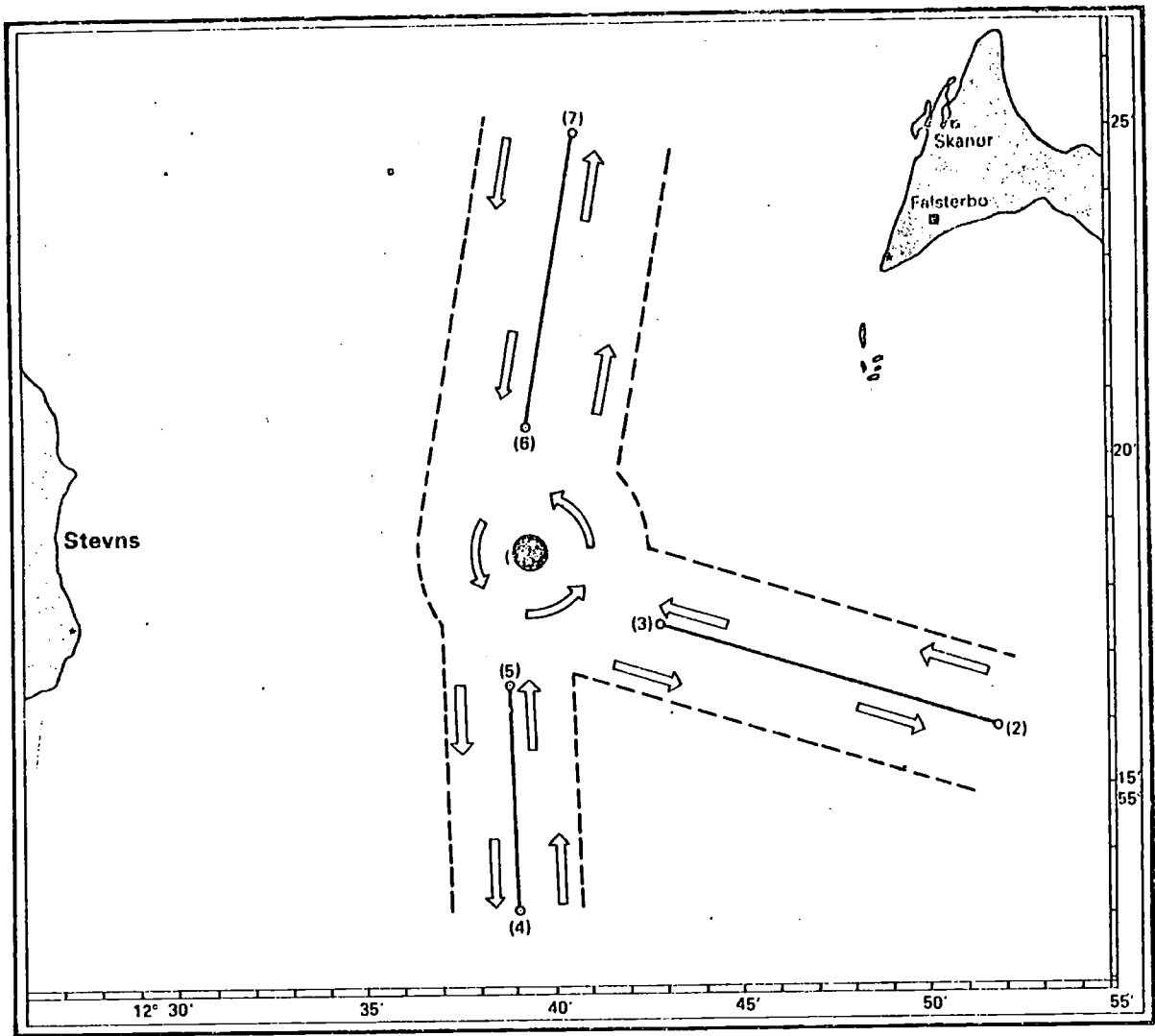
Opmerkingen

(1) Indien de verkeersbanen worden gescheiden door natuurlijke kenmerken (eilanden, betonde ondiepten, enz.) kan de afbeelding van de scheidingszone worden weggelaten.

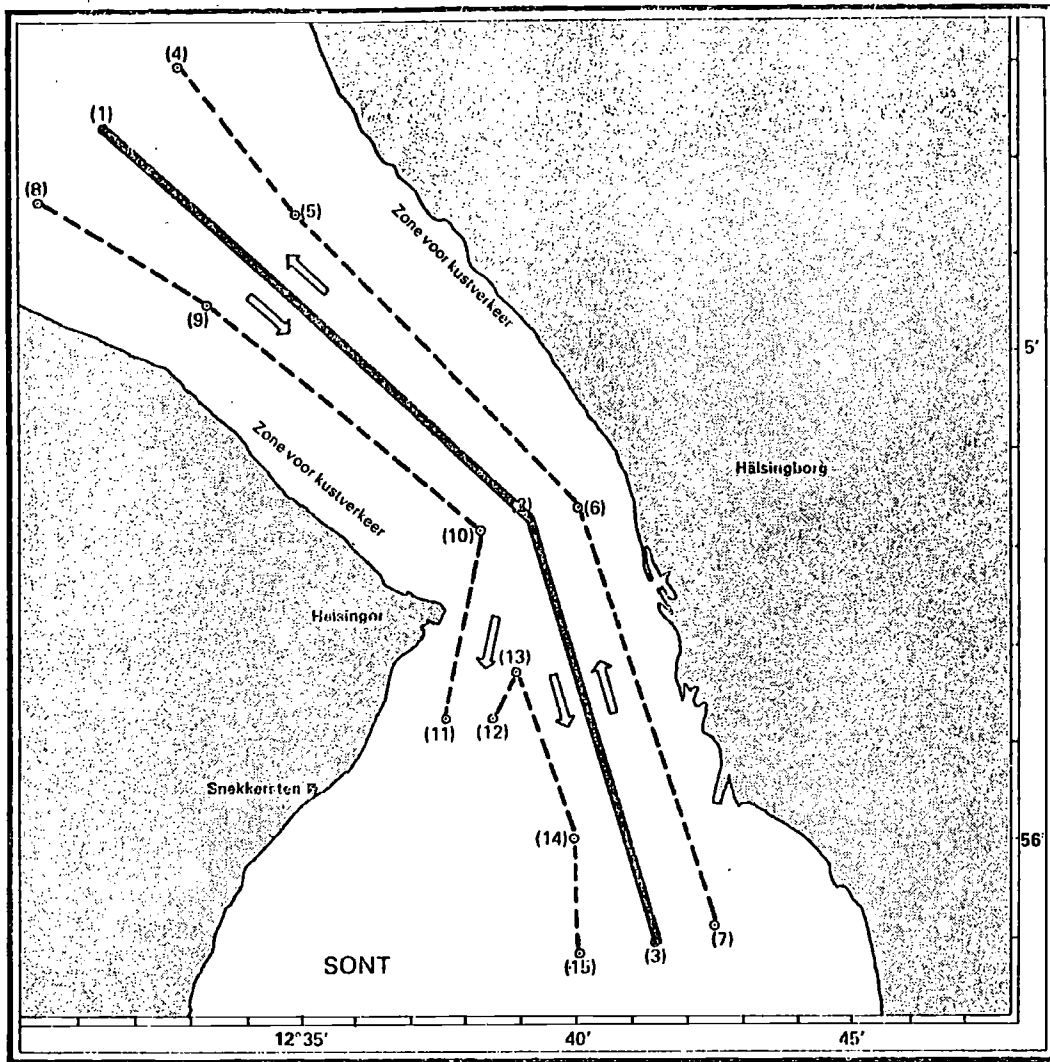
(2) Wordt ook gebruikt om de grens tussen een verkeersbaan en een aangrenzende zone voor kustverkeer aan te geven.

(3) De onderbroken lijn die de buitengrens van een rotonde weergeeft dient weggelaten te worden op de plaatsen waar verkeersbanen op de rotonde aansluiten. Deze methode kan ook toegepast worden bij voorzorgsgebieden indien dit wenselijk geacht wordt.

(4) Het verdient de voorkeur de pijlen gespreid of verspringend aan te brengen in plaats van ze in elkaars verlengde te plaatsen.



Figuur 6.6 Rotonde



Figuur 6.7 Zone van kustverkeer

Inleiding

Onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in 1972 het thans internationaal van kracht zijnde Verdrag inzake Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 tot stand gekomen. Het verdrag trad voor de internationale scheepvaart in werking op 15 juli 1977.

Sedert de inwerkingtreding is ervaring opgedaan met de voorschriften en een evaluatie van deze ervaringen heeft ertoe geleid dat op de 12e zitting van de Algemene Vergadering van de IMO in november 1981 een eerste set wijzigingen op het verdrag werd aanvaard. Deze wijzigingen treden op 1 juni 1983 internationaal in werking.

Om kapiteins, stuurlieden, schippers, wachtdoende navigators en nautische onderwijsinstellingen op de hoogte te brengen van de wijzigingen, is in deze uitgave een volledige tekst opgenomen van de Bepalingen, zoals deze zullen luiden nadat bedoelde wijzigingen in werking zijn getreden. Deze volledige tekst vindt men op de rechterbladzijde.

Op de linkerbladzijde is aangegeven waar de tekst afwijkt van de oorspronkelijke tekst van 1972 en is, waar nodig, een korte toelichting op de wijzigingen gegeven.

Voorts is in de IMO de tekst opgesteld van richtlijnen voor de uniforme toepassing van een aantal voorschriften van de Bepalingen.

Deze richtlijnen zijn in een afzonderlijke bijlage in deze brochure opgenomen.

Bepalingen
ter voorkoming van
aanvaringen op zee
1972

waarin opgenomen de wijzigingen die met ingang van
1 juni 1983 van kracht worden.

Inhoud

DEEL A – Algemeen

Voorschrift 1 Toepassing	9
Voorschrift 2 Verantwoordelijkheid	9
Voorschrift 3 Algemene begripsomschrijvingen	9

DEEL B – Voorschriften betreffende het uitwijken

Afdeling I – Gedrag van schepen bij elk soort zicht

Voorschrift 4 Toepassing	15
Voorschrift 5 Uitzicht	15
Voorschrift 6 Veilige vaart	15
Voorschrift 7 Gevaar voor aanvaring	15
Voorschrift 8 Maatregelen ter vermindering van aanvaring	17
Voorschrift 9 Nauwe vaarwateren	17
Voorschrift 10 Verkeersscheidingsstelsels	19

Afdeling II – Gedrag van schepen die in zicht van elkaar zijn

Voorschrift 11 Toepassing	23
Voorschrift 12 Zeilschepen	23
Voorschrift 13 Oplopen	23
Voorschrift 14 Recht tegen elkaar in sturen	23
Voorschrift 15 Koers kruisen	25
Voorschrift 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken	25
Voorschrift 17 Maatregelen van het schip dat koers en vaart moet houden	25
Voorschrift 18 Verantwoordelijkheden van schepen onderling	25

Afdeling III – Gedrag van schepen bij beperkt zicht

Voorschrift 19 Gedrag van schepen bij beperkt zicht	27
---	----

DEEL C – Lichten en dagmerken

Voorschrift 20 Toepassing	31
Voorschrift 21 Begripsomschrijvingen	31
Voorschrift 22 Zichtbaarheid van lichten	31
Voorschrift 23 Werktuiglijk voortbewogen schepen die varende zijn	33
Voorschrift 24 Slepen en duwen	35
Voorschrift 25 Zeilschepen die varende zijn en schepen voortbewogen door riemen	37
Voorschrift 26 Vissersschepen	37
Voorschrift 27 Onmanoeuvreerbare schepen en beperkt manoeuvreerbare schepen	39
Voorschrift 28 Schepen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid	41
Voorschrift 29 Loodsvaartuigen	43
Voorschrift 30 Ten ankerliggende en aan de grond zittende schepen	43
Voorschrift 31 Watervliegtuigen	43

DEEL D – Licht- en geluidsseinen

Voorschrift 32 Begripsomschrijvingen	47
Voorschrift 33 Middelen voor geluidsseinen	47
Voorschrift 34 Manoeuvreer- en waarschuwingseinen	47
Voorschrift 35 Geluidsseinen bij beperkt zicht	49
Voorschrift 36 Seinen om de aandacht te trekken	51
Voorschrift 37 Noodseinen	51

DEEL E – Vrijstellingen

Voorschrift 38 Vrijstellingen	55
-------------------------------------	----

AANHANGSEL I – Plaatsing en technische bijzonderheden van lichten en dagmerken

1 Begripsomschrijving	59
2 Hoogte en onderlinge afstand van lichten	59
3 Horizontale afstand tussen lichten en hun onderlinge plaatsing	61
4 Bijzonderheden inzake plaatsing van lichten die een richting aangeven op vissersschepen en schepen bezig met baggeren of met werkzaamheden onder water	61
5 Schermen voor boordlichten	63
6 Dagmerken	63
7 Eisen inzake de kleuren van lichten	63
8 Lichtsterkte	65
9 Horizontale sectoren	65
10 Verticale sectoren	65
11 Lichtsterkte van niet-elektrische lichten	67
12 Manoeuvrerlicht	67
13 Goedkeuring	67

AANHANGSEL II – Aanvullende seinen voor vissersschepen die in elkaars nabijheid vissen

1 Algemeen	71
2 Seinen voor treilers	71
3 Seinen voor schepen met ringzege	71

AANHANGSEL III – Technische bijzonderheden van toestellen voor geluidseinen

1 Fluiten	75
2 Klok of gong	77
3 Goedkeuring	77

AANHANGSEL IV – Noodseinen

Noodseinen	81
------------------	----

BIJLAGE

Richtlijnen voor de uniforme toepassing van een aantal voorschriften van de Bepalingen	83
--	----

Deel A
Algemeen

Omschrijving en/of toelichting op de wijzigingen

Voorschrift 1 (c)

In de oorspronkelijke tekst wordt onder (c) van dit voorschrift de mogelijkheid gegeven om aanvullende positie- of seinlichten of fluitseinen voor te schrijven. Normale praktijk is dat positie- of seinlichten overdag vervangen worden door dagmerken. Laatstbedoelde categorie is nu ook in de tekst opgenomen.

Voorschrift 1

Toepassing

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

(b) Niets in deze voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door de ter plaatse bevoegde autoriteiten voor redon, havens, rivieren, meren of binnenwateren, die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande schepen. Zulke bijzondere voorschriften zullen zoveel mogelijk overeenstemmen met deze voorschriften.

(c) Niets in deze voorschriften verzet zich tegen het toepassen van bijzondere voorschriften uitgevaardigd door Onze Minister van Defensie of Onze Minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten, dagmerken of fluitseinen voor oorlogsschepen en voor schepen in convooi of met betrekking tot aanvullende positie- of seinlichten of dagmerken voor 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) Indien Onze Minister van Verkeer en Waterstaat of, indien het een schip in beheer bij de Minister van Defensie betreft, Onze Minister van Defensie van mening is, dat een schip van bijzondere constructie of bestemming met betrekking tot het aantal, de plaats, en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook met betrekking tot de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, niet volledig kan voldoen aan de bepalingen van één of meer van deze voorschriften zonder de bijzondere functie van het schip te belemmeren, dient zulk een schip met betrekking tot het aantal, de plaats en de zichtbaarheid van lichten of dagmerken, zomede de boog waarover de lichten dienen te schijnen, alsook ten aanzien van de plaatsing en kenmerken van apparaten voor geluidsseinen, te voldoen aan zodanige andere bepalingen als naar het oordeel van de betrokken autoriteit voor dat schip het meest met deze voorschriften overeenkomen.

Voorschrift 2

Verantwoordelijkheid

(a) Niets in deze voorschriften ontheft een schip, zijn reder, kapitein of bemanning van de 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 schip zich bevindt, geboden is.

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

Voorschrift 3

Algemene begripsomschrijvingen

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

Voorschrift 3 (g)

Onder (g) van dit voorschrift worden onder (i) t/m (vi) schepen genoemd die als beperkt manoeuvreerbare schepen worden beschouwd. Denkbaar is dat ook andere dan de genoemde schepen beperkt kunnen zijn in hun manoeuvreerbaarheid. Om dit laatste aan te geven is de inleidende zin gewijzigd en luidt: "De uitdrukking 'beperkt manoeuvreerbare schepen' omvat, doch is niet beperkt tot:".

In de bestaande tekst onder (v) en ook elders in de Bepalingen wordt gesproken over mijnenveegwerkzaamheden. Het werd juist geacht om dit woord te vervangen door mijnenopruimingswerkzaamheden. De tekst is hiervoor aangepast.

(a) omvat het woord 'schip' elk vaartuig, met inbegrip van vaartuigen zonder waterverplaatsing en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;

(b) betekent de uitdrukking 'werktuiglijk voortbewogen schip' elk schip voortbewogen door machines;

(c) betekent het woord 'zeilschip' elk schip dat onder zeil is mits de voortstuwingsmachines, indien aangebracht, niet worden gebruikt;

(d) betekent de uitdrukking 'schip bezig met de uitoefening van de visserij' een schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken, maar omvat niet een schip, dat vist met sleeplijnen of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid niet beperken;

(e) betekent het woord 'watervliegtuig' elk luchtvaartuig ontworpen om op het water te manoeuvreren;

(f) betekent de uitdrukking 'onmanoeuvreerbaar schip' een schip dat wegens een buitengewone omstandigheid niet in staat is te manoeuvreren zoals vereist volgens deze voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

(g) betekent de uitdrukking 'beperkt manoeuvreerbaar schip' een schip, dat door de aard van zijn werk beperkt is in zijn mogelijkheid om te manoeuvreren zoals vereist volgens deze voorschriften en dat daardoor niet in staat is voor een ander schip uit te wijken;

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

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

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

(iii) een schip bezig met bevoorraden of met het overbrengen van personen of goederen terwijl het varende is;

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

(v) een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden;

(vi) een schip bezig met sleepwerkzaamheden van zodanige aard, dat daardoor het sleepende schip en zijn sleep ernstig beperkt zijn in de mogelijkheid af te wijken van de koers die zij volgen;

(h) betekent de uitdrukking 'schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid' een werktuiglijk voortbewogen schip dat wegens zijn diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte ernstig beperkt is in zijn mogelijkheid af te wijken van de koers die het volgt;

(i) betekent het woord 'varende' dat een schip niet ten anker ligt, niet is vastgemaakt aan de wal of niet aan de grond zit;

(j) betekenen de woorden 'lengte' en 'breedte' van een schip de lengte over alles en de grootste breedte buitenwerks;

(k) worden schepen geacht in zicht van elkaar te zijn alleen wanneer het ene vanaf het andere met het oog kan worden waargenomen;

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

Deel B
Voorschriften betreffende
het uitwijken

AFDELING I – GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ ELK SOORT ZICHT

Voorschrift 4

Toepassing

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

Voorschrift 5

Uitkijk

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

Voorschrift 6

Veilige vaart

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

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

- (a) door alle schepen:
 - (i) het zicht;
 - (ii) de verkeersdichtheid, met inbegrip van concentraties van schepen bezig met de uitoefening van de visserij of andere schepen;
 - (iii) de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden;
 - (iv) des nachts de aanwezigheid van achtergrondlicht zoals van kustlichten of het stralen van zijn eigen lichten;
 - (v) de toestand van wind, zee en stroom en de nabijheid van gevaren voor de navigatie;
 - (vi) de diepgang ten opzichte van de beschikbare waterdiepte;

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

Voorschrift 7

Gevaar voor aanvaring

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

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

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

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

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

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

Voorschrift 8

Maatregelen ter vermindering van aanvaring

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

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

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

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

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

Voorschrift 9

Nauwe vaarwateren

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

(b) Een zeilschip of een schip geen zeilschip zijnde met een lengte van minder dan 20 meter mag de doorvaart van een schip dat slechts in het nauwe vaarwater of de vaargeul veilig kan varen niet belemmeren.

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

Voorschrift 10

Bij het vaststellen van de Nederlandse voorschriften is destijds om wetstechnische redenen een vernumming (a, b, c, d, enz.) van voorschrift 10 ingevoerd ten opzichte van de internationale tekst.

Dat heeft vaak aanleiding gegeven tot verwarring.

Van de wijzigingen in de internationale bepalingen is nu gebruik gemaakt om de nationale tekst voor wat betreft de nummering weer in de pas te laten lopen met de internationale tekst.

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

(e) (i) Wanneer in een nauw vaarwater of vaargeul het oplopen slechts kan plaatsvinden indien het op te lopen schip maatregelen moet nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken, dient het schip dat van plan is op te lopen zijn voornemen kenbaar te maken door het passende sein te geven, voorgeschreven in voorschrift 34(c)(i). Het op te lopen schip dient, indien het instemt, het passende sein te geven, voorgeschreven in voorschrift 34(c)(ii), en maatregelen te nemen om een veilig voorbij varen mogelijk te maken. Ingeval van twijfel kan het de seinen geven, voorgeschreven in voorschrift 34(d);

(ii) Dit voorschrift ontheft het olopende schip niet van zijn verplichting volgens voorschrift 13.

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

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

Voorschrift 10

Verkeersscheidingsstelsels

(a) (i) Onze Minister van Verkeer en Waterstaat stelt, mede namens Onze Minister van Defensie, verkeersscheidingsstelsels vast. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat draagt zorg voor de bekendmaking van deze verkeersscheidingsstelsels.

(ii) Voor de toepassing en de uitvoering van dit voorschrift betekent:

«Routeringsmaatregel»: Een maatregel inhoudende het scheiden van verkeer of het aanwijzen van routes met het doel onveilige situaties te voorkomen, dan wel inhoudende het aanwijzen van bepaalde gebieden waarvan de doorvaart door schepen of bepaalde categorieën van schepen dient te worden vermeden.

«Verkeersscheidingsstelsel»: Een routeringsmaatregel gericht op de scheiding van verkeersstromen die zich in tegengestelde richting voortbewegen, door middel van geëigende maatregelen en door de instelling van verkeersbanen.

«Verkeersbaan»: Een gebied binnen vastgestelde grenzen, waarin éénrichtingsverkeer is vastgesteld. Natuurlijke hindernissen, met inbegrip van die welke scheidingszones vormen, kunnen een grens aangeven.

«Scheidingszone» of «Scheidingslijn»: Een zone of lijn waardoor verkeersbanen, waarin schepen zich in tegengestelde of bijna tegengestelde richting voortbewegen, worden gescheiden, of waardoor een verkeersbaan wordt gescheiden van de aangrenzende zone voor kustverkeer.

«Zone voor kustverkeer»: Een door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met Onze Minister van Defensie aangewezen gebied, gelegen tussen de grens aan de landzijde van een verkeersscheidingsstelsel en de nabijgelegen kust, waarvan normaal geen gebruik gemaakt dient te worden door doorgaand verkeer en waar speciale plaatselijke voorschriften van toepassing kunnen zijn.

(b) Een schip dat gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient:

Voorschrift 10 (b) (iii) – voorheen 10 (c) (iii)

Voorschrift 10 (b) (iii) geeft aan op welke wijze dient te worden gehandeld bij het binnenvaren of verlaten van een verkeersbaan aan de zijkant.

De interpretatie hiervan is dat niet alleen bedoeld wordt het binnenvaren of verlaten aan de buitenkant van een stelsel maar eveneens aan de binnenkant, bijvoorbeeld vanuit een scheidingszone.

Om dit te verduidelijken is de tekst aangepast.

Voorschrift 10 (d) – voorheen 10 (e)

Voorschrift 10 (d) regelt dat doorgaand verkeer in het algemeen gebruik maakt van verkeersscheidingsstelsels en in de nabijheid daarvan gelegen zones voor kustverkeer vermijdt.

Uit veiligheidsoverwegingen kan het echter gewenst zijn dat kleine schepen en zeilschepen bij doorgaande vaart wel hiervan gebruik maken.

Om dit mogelijk te maken is de tekst gewijzigd.

Voorschrift 10 (e) – voorheen 10 (f)

Als gevolg van de wijziging van voorschrift 10 (b) (iii) zijn in de inleidende zin de woorden toegevoegd: "of een schip dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat".

Voorschrift 10 (k) en (l)

Aan het voorschrift zijn twee nieuwe paragrafen toegevoegd die bepaalde schepen de mogelijkheid bieden om af te wijken van de gedragsregels in verkeersscheidingsstelsels. Het betreft schepen bezig met werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie alsmede schepen bezig met het leggen van, het plegen van onderhoud aan of het opnemen van een onderzeese kabel in het gebied van een verkeersscheidingsstelsel.

Uiteraard zal afwijken van de gedragsregels alleen toegestaan worden indien dit nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

- (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 zijkanen wordt binnengevaren of verlaten, dient het zulks te doen onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom als uitvoerbaar is.
- (c) Een schip dient voor zover uitvoerbaar het kruisen van verkeersbanen te vermijden doch, indien het daartoe verplicht is, dient het zulks te doen onder een hoek die 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 schip varend in gebieden bij de uiteinden van verkeersscheidingsstelsels dient zulks met bijzondere voorzichtigheid te doen.
- (g) Een schip dient voor zover uitvoerbaar het ankeren in een verkeersscheidingsstelsel of in gebieden vlak bij de uiteinden daarvan te vermijden.
- (h) Een schip dat geen gebruik maakt van een verkeersscheidingsstelsel dient het met een zo ruim mogelijke marge als uitvoerbaar is te mijden.
- (i) Een schip bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- (j) Een zeilschip of een schip geen zeilschip zijnde met een lengte van minder dan 20 meter mag de veilige doorvaart van een werktuiglijk voortbewogen schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.
- (k) Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met werkzaamheden voor de instandhouding van een veilige navigatie in een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit voorschrift, voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.
- (l) Een beperkt manoeuvreerbaar schip, bezig met het leggen van, het plegen van onderhoud aan of het opnemen van een onderzeese kabel binnen het gebied van een verkeersscheidingsstelsel, is vrijgesteld van de naleving van dit voorschrift voor zover zulks nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

Voorschrift 13 (a)

Onder (a) van dit voorschrift is een verbetering aangebracht om duidelijk te maken dat het niet alleen van toepassing is onafhankelijk van de overige voorschriften in Afdeling II, maar eveneens onafhankelijk van de voorschriften in Afdeling I van deel B. Met name is hiermee verduidelijkt dat voorschrift 13 ook van toepassing is op de voorschriften 9 en 10.

AFDELING II – GEDRAG VAN SCHEPEN DIE IN ZICHT VAN ELKAAR ZIJN

Voorschrift 11

Toepassing

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

Voorschrift 12

Zeilschepen

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

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

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

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

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

Voorschrift 13

Oplopen

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

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

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

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

Voorschrift 14

Recht tegen elkaar in sturen

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

(b) Een zodanige situatie wordt geacht te bestaan wanneer een schip het andere recht of bijna recht vooruit ziet en des nachts de toplichten van het andere schip

in één lijn of nagenoeg in één lijn en/of de beide boordlichten zou kunnen zien en overdag het dienovereenkomstige beeld van het andere schip waarneemt.

(c) Wanneer een schip in twijfel verkeert of een zodanige situatie bestaat, dient het aan te nemen dat zulks het geval is en naar stuurboord van koers te veranderen, zodat de schepen elkaar aan bakboordszijde voorbij varen.

Voorschrift 15

Koers kruisen

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

Voorschrift 16

Maatregelen van het schip dat moet uitwijken

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

Voorschrift 17

Maatregelen van het schip dat koers en vaart moet houden

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

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

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

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

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

Voorschrift 18

Verantwoordelijkheden van schepen onderling

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

- (a) dient een werktuiglijk voortbewogen schip dat varende is uit te wijken voor:
- (i) een onmanoeuvrerbaar schip;
 - (ii) een beperkt manoeuvrerbaar schip;
 - (iii) een schip bezig met de uitoefening van de visserij;
 - (iv) een zeilschip;

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

AFDELING III – GEDRAG VAN SCHEPEN BIJ BEPERKT ZICHT

Voorschrift 19

Gedrag van schepen bij beperkt zicht

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

Deel C
Lichten en dagmerken

Voorschrift 20

Toepassing

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

Voorschrift 21

Begripsomschrijvingen

- (a) Onder 'toplicht' wordt verstaan een wit licht, geplaatst in het midscheepse verticale vlak in langsrichting, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 225 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars aan elke zijde van het schip.
- (b) Onder 'boordlichten' wordt verstaan een groen licht aan stuurboordszijde en een rood licht aan bakboordszijde, die elk ononderbroken schijnen over een boog van de horizon van 112,5 graden en zo zijn aangebracht dat zij schijnen van recht vooruit tot 22,5 graden achterlijker dan dwars, elk aan hun zijde. Bij een schip met een lengte van minder dan 20 meter mogen de boordlichten worden gecombineerd in één lantaarn, gevoerd in het midscheepse verticale vlak in langsrichting.
- (c) Onder 'heklicht' wordt verstaan een wit licht, geplaatst zo dicht mogelijk bij het hek als uitvoerbaar, dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 135 graden en zo is aangebracht dat het schijnt van recht achteruit over 67,5 graden naar elke zijde van het schip.
- (d) Onder 'sleeplicht' wordt verstaan een geel licht met dezelfde kenmerken als het 'heklicht', omschreven onder (c) van dit voorschrift.
- (e) Onder 'rondom zichtbaar licht' wordt verstaan een licht dat ononderbroken schijnt over een boog van de horizon van 360 graden.
- (f) Onder 'schitterlicht' wordt verstaan een licht dat schittert met regelmatige tussenpozen met een frequentie van 1:20 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 Aanhangsel I bij deze voorschriften, zodat zij op de volgende minimumafstanden zichtbaar zijn:

Voorschrift 22 (d)

In de Bepalingen werd tot nu toe niet voorzien in lichten en dagmerken voor een onopvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke schepen of voorwerpen die worden gesleept (bijvoorbeeld dracones).

In voorschrift 24 is een nieuwe paragraaf (g) opgenomen om dit te regelen.

In een nieuwe paragraaf 22 (c) wordt voor de desbetreffende lichten de minimum afstand voor de zichtbaarheid aangegeven.

Voorschrift 23 (c)

In voorschrift 23 (a) wordt aangegeven welke lichten een varend werktuiglijk voortbewogen schip dient te tonen.

In de oorspronkelijke tekst was het voor kleine schepen mogelijk om hiervan af te wijken, uitsluitend overeenkomstig als is aangegeven in voorschrift 23 (c) (ii) (voorheen 23 (c)). De nieuwe voorschriften (c) (i) en (c) (iii) geven een uitbreiding aan deze mogelijkheid om op schepen kleiner dan 12 meter af te wijken van voorschrift 23 (a).

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

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

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

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

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

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

(d) voor onopvallende, zich gedeeltelijk onder water bevindende schepen of voorwerpen die worden gesleept:

- een wit rondom zichtbaar licht, 3 zeemijlen.

Voorschrift 23

Werktuiglijk voortbewogen schepen die varende zijn

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

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

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

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

(ii) een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van minder dan 7 meter en waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 7 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 boordlichten te tonen;

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

Voorschrift 24 (a) (i) en (c) (i)

In het oorspronkelijke voorschrift dienen de twee of drie loodrecht onder elkaar geplaatste toplichten op slepende of duwende schepen op het voorschip te worden geplaatst.

In verband met mogelijke hinderlijke straling van deze lichten voor de uitkijk vanaf de brug, is het voorschrift zodanig gewijzigd dat ook plaatsing op het achterschip wordt toegestaan.

Hiertoe is onder (a) (i) en (c) (i) een verwijzing naar voorschrift 23 (a) (ii) toegevoegd en zijn de woorden "op het voorschip" uit de oorspronkelijke tekst geschrapt.

Voorschrift 24 (e)

De tekst van de inleidende zin is aangepast in verband met het nieuwe voorschrift 24 (g) waarin lichten worden voorgeschreven voor andere gesleept wordende schepen of voorwerpen dan bedoeld in voorschrift 24 (e).

Voorschrift 24 (g)

Zoals eerder aangegeven is dit een nieuw voorschrift.

Gezien het toenemende gebruik van gesleept wordende objecten die deels onder water verkeren, werd het noodzakelijk geacht hiervoor afzonderlijke voorschriften terzake op te nemen.

Voorschrift 24

Slepen en duwen

- (a) Een werktuiglijk voortbewogen schip dient bij het slepen te tonen:
- (i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere.
Wanneer de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het slepende schip tot het uiteinde van de sleep, meer is dan 200 meter, drie van zulke lichten, loodrecht ten opzichte van elkaar:
 - (ii) boordlichten:
 - (iii) een heklicht:
 - (iv) een sleeplicht loodrecht boven het heklicht:
 - (v) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.
- (b) Wanneer een duwend schip en een schip dat wordt geduwd vast aan elkaar zijn verbonden in een samengestelde eenheid, dienen zij te worden beschouwd als één werktuiglijk voortbewogen schip en de in voorschrift 23 voorgeschreven lichten te tonen.
- (c) Een werktuiglijk voortbewogen schip dient, wanneer het duwt of langs zij sleept, behalve in het geval van een samengestelde eenheid, te tonen:
- (i) in plaats van het licht, voorgeschreven in voorschrift 23 (a)(i) of (a)(ii), twee toplichten, het ene loodrecht onder het andere:
 - (ii) boordlichten:
 - (iii) een heklicht.
- (d) Een werktuiglijk voortbewogen schip waarop het bepaalde onder (a) of (c) van dit voorschrift van toepassing is, dient ook te voldoen aan voorschrift 23 (a)(ii).
- (e) Een schip of voorwerp dat wordt gesleept, niet zijnde een schip of voorwerp als bedoeld onder (g) van dit voorschrift, dient te tonen:
- (i) boordlichten:
 - (ii) een heklicht:
 - (iii) wanneer de lengte van de sleep meer is dan 200 meter, een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien.
- (f) Vooropgesteld dat in één groep geduwde of langs zij gesleepte schepen wat betreft het voeren van lichten beschouwd dienen te worden als één schip:
- (i) dient een geduwd schip dat geen deel uitmaakt van een samengestelde eenheid voorop boordlichten te tonen:
 - (ii) dient een langs zij gesleept schip een heklicht en voorop boordlichten te tonen.
- (g) Een onopvallend, zich gedeeltelijk onder water bevindend schip of voorwerp dat wordt gesleept of een combinatie van zulke schepen of voorwerpen die worden gesleept, dient te tonen:
- (i) indien de breedte minder dan 25 meter bedraagt, een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij de voorzijde en één aan of nabij de achterzijde, met uitzondering van dracones die geen licht aan of nabij de voorzijde behoeven te tonen:
 - (ii) indien de breedte 25 meter of meer bedraagt, tevens een rondom zichtbaar wit licht aan of nabij elke zijde ter plaatse van de grootste breedte:
 - (iii) indien de lengte meer dan 100 meter bedraagt, tevens rondom zichtbare witte lichten tussen de lichten voorgeschreven onder (i) en (ii), zodat de onderlinge afstand tussen de lichten niet meer bedraagt dan 100 meter;
 - (iv) een ruitvormig dagmerk aan of nabij het achterste uiteinde van het laatste schip of voorwerp dat wordt gesleept en indien de lengte van de

Voorschrift 24 (h) – voorheen (g)

Dit voorschrift is een gewijzigde versie van het oorspronkelijke voorschrift 24 (g). De wijzigingen betreffen een verwijzing naar het nieuwe voorschrift 24 (g) en een daarmee samennegende verwijzing naar voorgeschreven dagmerken.

Voorschrift 24 (i)

Dit nieuwe voorschrift is opgenomen om schepen, die gewoonlijk niet worden ingezet voor slepen of duwen, toe te staan af te wijken van de voorgeschreven lichten voor het slepen of duwen. Met name gaat het om schepen die andere schepen hulp bieden. De verwijzing naar voorschrift 36 verplicht in die gevallen dat er seinen worden gegeven om de aandacht te trekken.

Voorschrift 25 (b)

De praktijk heeft duidelijk het nut aangetoond van het gebruik van de gecombineerde driekleurige lantaarn aan of nabij de top van de mast op zeilschepen van minder dan 12 m lengte. Met name is de zichtbaarheid van dergelijke schepen sterk verbeterd. Derhalve is besloten om ook grotere zeilschepen, met een lengte tot 20 meter, de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van bedoelde lantaarns.

sleep meer dan 200 meter bedraagt tevens een ruitvormig dagmerk, daar waar dit het best kan worden gezien en zo ver mogelijk naar voren geplaatst.

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

(i) Wanneer het door een duidelijke oorzaak onuitvoerbaar is om op een schip dat gewoonlijk niet voor sleepwerkzaamheden wordt gebezigd, de onder (a) of (c) van dit voorschrift voorgeschreven lichten te tonen, behoeft dat schip deze lichten niet te tonen bij het slepen van een ander schip dat in nood verkeert of anderszins hulp behoeft.

Om het verband aan te duiden tussen het slepende schip en het gesleepte schip, dienen alle mogelijke maatregelen te worden genomen zoals toegestaan volgens voorschrift 36, in het bijzonder door de sleepdraad te verlichten.

Voorschrift 25

Zeilschepen die varende zijn en schepen voortbewogen door riemen

(a) Een zeilschip dat varende is, dient te tonen:

- (i) boordlichten;
- (ii) een heklicht.

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

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

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

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

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

Voorschrift 26

Vissersschepen

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

Voorschrift 27 (b)

Analoog aan de wijziging in voorschrift 3 (g) is in de inleidende zin het woord "mijnen-veegwerkzaamheden" vervangen door "mijnenopruimingswerkzaamheden".

Onder (b) (iii) is een verwijzing naar voorschrift 23 (a) vervallen en in plaats daarvan worden duidelijkheidshalve de betreffende lichten genoemd.

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

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

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

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

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

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

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

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

(d) Een schip bezig met de uitoefening van de visserij in de nabijheid van andere schepen bezig met de uitoefening van de visserij mag de aanvullende seinen beschreven in Aanhangel II bij deze voorschriften tonen.

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

Voorschrift 27

Onmanoeuvrerbare schepen en beperkt manoeuvrerbare schepen

(a) Een onmanoeuvrerbaar schip dient te tonen:

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

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

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

(b) Een beperkt manoeuvrerbaar schip, behalve een schip bezig met mijnenupruimingswerkzaamheden, 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, alsmede boordlichten en een heklicht;

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

Voorschrift 27 (c)

De tekst is redactioneel gewijzigd en voorts is aangegeven dat het hier gaat om werktuiglijk voortbewogen schepen die bezig zijn met sleepwerkzaamheden. In de oorspronkelijke tekst werd dit niet vermeld.

Voorschrift 27 (d)

In de inleidende zin is een correctie aangebracht door ook te verwijzen naar voorschrift 27 (b) (iii). Hierdoor is het oorspronkelijke (d) (iii) overbodig geworden en is derhalve vervallen. Het oude (d) (iv) is henummerd in (d) (iii) en redactioneel gewijzigd.

Voorschrift 27 (e)

Onder (e) van de bestaande tekst is geregeld dat een schip bezig met duikwerkzaamheden mag afwijken van de voorgeschreven dagmerken.

De wijziging van deze bepaling regelt nu ook de mogelijkheid om af te wijken van de verplichte lichten.

Volstaan mag worden met drie rondom zichtbare lichten (rood-wit-rood), loodrecht ten opzichte van elkaar en daar waar deze het best kunnen worden gezien.

Voorschrift 27 (f)

Ook hierin is het woord "mijnenvaegwerkzaamheden" vervangen door "mijnenopruimingswerkzaamheden".

Oorspronkelijk werd gesteld dat het gevaarlijk is om een mijnenveger bezig met de werkzaamheden dichterbij te naderen dan 1000 meter van diens achterschip of 500 meter aan elke zijde. In de praktijk is gebleken dat de 500 meter ruimer gesteld moet worden; ook voor deze afstand zal 1000 meter moeten worden aangehouden.

Voorschrift 27 (g)

De bestaande tekst onder (g) bepaalt dat schepen kleiner dan 7 meter niet verplicht zijn om de lichten te tonen die in voorschrift 27 worden voorgeschreven. In de nieuwe tekst is deze grens verhoogd tot kleiner dan 12 meter; bovendien geldt deze nieuwe afwijkende bepaling niet alleen voor lichten maar eveneens voor dagmerken.

Uitzondering wordt gemaakt voor schepen bezig met duikwerkzaamheden; deze dienen wel te voldoen aan de eisen van voorschrift 27.

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

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

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

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

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

(e) Wanneer het door de afmetingen van een schip dat bezig is met duikwerkzaamheden onuitvoerbaar is alle lichten en dagmerken, voorgeschreven onder

(d) van dit voorschrift te tonen, dient het volgende te worden getoond:

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

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

(f) Een schip bezig met mijnenopruimingswerkzaamheden dient, behalve de lichten voor een werktuiglijk voortbewogen schip, voorgeschreven in voorschrift 23, of de lichten of het dagmerk voor een schip dat ten anker ligt, voorgeschreven in voorschrift 30, al naar gelang hetgeen van toepassing is, drie rondom zichtbare groene lichten of drie ballen te tonen.

Eén van deze lichten of dagmerken dient nabij de top van de voormast te worden getoond en één aan elk uiteinde van de ra van de voormast. Deze lichten of dagmerken geven aan dat het voor andere schepen gevaarlijk is het mijnenopruimingsvaartuig dichter te naderen dan 1.000 meter.

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

(h) De in dit voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken zijn niet bedoeld voor schepen in nood die hulp verlangen. Noodseinen zijn vermeld in Aanhangsel IV bij deze voorschriften.

Voorschrift 28

Schepen door hun diepgang beperkt in hun manoeuvreerbaarheid

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

Voorschrift 29 (a) (iii)

Duidelijkheidshalve is de tekst aangevuld met de vermelding dat voorschrift 30 betrekking heeft op ten anker liggende schepen.

Voorschrift 30 (e) en (f)

In het oorspronkelijke voorschrift worden schepen kleiner dan 7 meter niet verplicht gesteld de lichten en dagmerken te tonen voor het ten anker liggen of het aan de grond zitten. Voor wat betreft ankerliggers werd gemeend hierin niets te wijzigen. Hiervoor blijft het lid (e) in gewijzigde vorm van toepassing.

Voor aan de grond zittende schepen werd evenwel gemeend dat de lengtegrens vermind kan worden tot kleiner dan 12 meter, aangezien schepen in een dergelijke positie geen potentieel gevaar betekenen en het tonen van bedoelde lichten en dagmerken praktisch onuitvoerbaar is op kleine schepen. Dit laatste is in een afzonderlijk nieuw lid (f) opgenomen.

Voorschrift 29

Loodsvaartuigen

- (a) Een schip bezig met de uitoefening van de loodsdienst dient te tonen:
- (i) aan of nabij de top van de mast twee rondom zichtbare lichten, het ene loodrecht onder het andere, het bovenste wit en het onderste rood;
 - (ii) wanneer het varende is, tevens boordlichten en een heklicht;
 - (iii) wanneer het ten anker ligt, behalve de lichten, voorgeschreven onder (i), tevens het licht, de lichten of het dagmerk, voorgeschreven in voorschrift 30 voor ten anker liggende schepen.
- (b) Een loodsvaartuig dat niet bezig is met de uitoefening van de loodsdienst dient de lichten of dagmerken te tonen, voorgeschreven voor een schip van zijn lengte.

Voorschrift 30

Ten anker liggende en aan de grond zittende schepen

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

Voorschrift 31

Watervliegtuigen

Wanneer het voor een watervliegtuig 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
Licht- en geluidsseinen

Voorschrift 33 (a)

In de voorlaatste regel is het woord "vereiste" vervangen door "voorgeschreven", zodat de tekst gelijklopend is met overeenkomstige teksten van andere voorschriften.

Voorschrift 32

Begripsomschrijvingen

(a) Het woord 'fluit' betekent elk geluidsseinen voortbrengend toestel dat de voorgeschreven stoten kan voortbrengen en dat voldoet aan de eisen vermeld in Aanhangel III bij deze voorschriften.

(b) De uitdrukking 'korte stoot' betekent een stoot van ongeveer één seconde duur.

(c) De uitdrukking 'lange stoot' betekent een stoot van vier tot zes seconden duur.

Voorschrift 33

Middelen voor geluidsseinen

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

(b) Een schip met een lengte van minder dan 12 meter is niet verplicht de toestellen voor het geven van 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 geluidsein.

Voorschrift 34

Manoeuvrer- en waarschuwingsseinen

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

- één korte stoot om aan te geven: 'Ik verander mijn koers naar stuurboord';
- twee korte stoten om aan te geven: 'Ik verander mijn koers naar bakboord';
- drie korte stoten om aan te geven: 'Ik sla achteruit'.

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

(i) deze lichtseinen hebben de volgende betekenis:

- één schittering om aan te geven: 'Ik verander mijn koers naar stuurboord';
- twee schitteringen om aan te geven: 'Ik verander mijn koers naar bakboord';
- drie schitteringen om aan te geven: 'Ik sla achteruit';

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

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

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

- (i) dient een schip dat voornemens is een ander op te lopen overeen-

Voorschrift 35 (d)

Het is de bedoeling dat lid (c) ook van toepassing is op vissersschepen die vissend ten anker liggen of op beperkt manoeuvreerbare schepen die ten anker liggend werkzaamheden uitvoeren. Uit de bestaande tekst was dit niet op te maken. Derhalve is een nieuw lid (d) toegevoegd om dit te verduidelijken en zijn als gevolg hiervan de verdere leden henummerd.

komstig 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 schip dat opgelopen wordt, wanneer het handelt overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 9 (e)(i) zijn instemming kenbaar te maken door het volgende sein met zijn fluit:

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

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

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

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

Voorschrift 35

Geluidsseinen bij beperkt zicht

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

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

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

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

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

(e) Een schip dat gesleept wordt of, indien meer dan één schip wordt gesleept het laatste schip van de sleep, dient, indien bemand, met tussenpozen van niet meer dan twee minuten vier achtereenvolgende stoten te geven, namelijk een

Voorschrift 36

*Aan dit voorschrift is een bepaling toegevoegd waarin wordt gesteld dat aandachts-
seinen behalve niet verward mogen worden met de lichten voorgeschreven in de
Bepalingen, ook niet mogen worden verward met lichten van navigatiemerken, zoals
van boeien, vuurtorens, e.d.*

*Voorts is een bepaling toegevoegd die ongepast gebruik van felle schitter- en zwaai-
lichten, dient te voorkomen in verband met het verblinden.*

lange stoot gevolgd door drie korte stoten. Indien uitvoerbaar dient dit sein te worden gegeven onmiddellijk na het door het slepende schip gegeven sein.

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

(g) Een ten anker liggend schip dient, met tussenpozen van niet meer dan één minuut, gedurende ongeveer vijf seconden de klok snel te luiden. Op een schip met een lengte van 100 meter of meer dient de klok te worden geluid op het voorschip en onmiddellijk na het luiden van de klok dient de gong gedurende ongeveer vijf seconden snel te worden geluid op het achterschip.

Een ten anker liggend schip mag tevens drie opeenvolgende stoten geven, namelijk een korte, een lange en een korte stoot, om een naderend schip te waarschuwen voor zijn positie en voor de mogelijkheid van aanvaring.

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

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

(j) Een schip bezig met de uitoefening van de loodsdienst mag, behalve de seinen, voorgeschreven onder (a), (b) of (g) van dit voorschrift, tevens een herkenningsein geven, bestaande uit vier korte stoten.

Voorschrift 36

Seinen om de aandacht te trekken

Wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip mag elk schip licht- of 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 schip te hinderen of in verwarring te brengen.

Elk licht dat wordt gebruikt om de aandacht van een ander schip te trekken, dient van zodanige aard te zijn dat het niet voor een navigatiemerk kan worden gehouden. Voor de toepassing van dit voorschrift dient het gebruik van zeer felle schitter- of zwaailichten, zoals "strobe"-lichten, te worden vermeden.

Voorschrift 37

Noodseinen

Wanneer een schip in nood verkeert en hulp verlangt, dient het de seinen, vermeld in Aanhangsel IV bij deze voorschriften, te gebruiken of te tonen.

Deel E

Vrijstellingen

Voorschrift 38 (h)

Lid (h) is nieuw toegevoegd. Met de invoering van het 1972 verdrag was het nodig om op vele bestaande schepen de rondom zichtbare lichten te verplaatsen om te kunnen voldoen aan het gestelde in paragraaf 9 (b) van Bijlage I. In de praktijk is gebleken dat dit op veel schepen moeizaam is te realiseren. Derhalve is lid (h) toegevoegd aan de uitzonderingsregels.

Voorschrift 38

Vrijstellingen

Elk schip waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt vóór het van kracht worden van deze voorschriften, is, mits dit voldoet aan de eisen van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, zoals deze zijn vastgesteld in de Bijlage bij Ons besluit van 7 januari 1963, Stb. 27, als volgt 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 Aanhangsel I bij deze voorschriften, 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 de maten, permanente vrijstelling.

(d) (i) Het verplaatsen van toplichten op schepen met een lengte van minder dan 150 meter, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3(a) van Aanhangsel I bij deze voorschriften, permanente vrijstelling;

(ii) het verplaatsen van toplichten op schepen met een lengte van 150 meter en meer, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 3(a) van Aanhangsel I bij deze voorschriften, 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 Aanhangsel I bij deze voorschriften, tot negen jaar na het van kracht worden van deze voorschriften.

(f) Het verplaatsen van boordlichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder de punten 2(g) en 3(b) van Aanhangsel I bij deze voorschriften, tot negen jaar na het van kracht worden van deze voorschriften.

(g) De eisen inzake toestellen voor het geven van geluidssignalen, voorgeschreven in Aanhangsel III bij deze voorschriften, tot negen jaar na het van kracht worden van deze voorschriften.

(h) Het verplaatsen van rondom zichtbare lichten, voortvloeiend uit het bepaalde onder punt 9(b) van Aanhangsel I bij deze voorschriften, permanente vrijstelling.

Aanhangsel I
Plaatsing en technische bijzonderheden
van lichten en dagmerken

1.

De tweede zin is nieuw toegevoegd om te bevorderen dat de uitdrukking "hoogte boven de romp" uniform wordt geïnterpreteerd.

2 (e)

In het gewijzigde voorschrift 24 is nu geregeld dat de twee of drie loodrecht onder elkaar geplaatste toplichten op slepende of duwende schepen eventueel ook op het achterschip mogen worden geplaatst.

Deze paragraaf 2 (e), die de plaatsing van bedoelde lichten regelt, is hiervoor aangepast.

2 (f)

In de oorspronkelijke voorschriften wordt gesteld dat toplichten onder alle omstandigheden boven en vrij van alle andere lichten dienen te worden geplaatst. In de praktijk blijkt dat het in bepaalde gevallen moeilijk is om aan deze eis te voldoen als het gaat om de rondom zichtbare lichten, voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en 28.

De wijziging houdt dan ook in dat onder bepaalde voorwaarden de bedoelde rondom zichtbare lichten wel boven het achtertoplicht of tussen het voor- en achtertoplicht mogen worden gevoerd.

Een en ander wordt nader geregeld in punt 3 (c) van dit Aanhangsel.

1. Begripsomschrijving

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

2. Hoogte en onderlinge afstand van lichten

- (a) Op een werktuiglijk voortbewogen schip met een lengte van 20 meter of meer dienen de toplichten als volgt te worden geplaatst:
- (i) het voorste toplicht, of indien slechts één toplicht wordt gevoerd dit ene licht, op een hoogte van niet minder dan 6 meter boven de romp en, indien de breedte van het schip meer is dan 6 meter, op een hoogte boven de romp die niet minder is dan deze breedte, met dien verstande echter dat dit licht niet hoger dan 12 meter boven de romp behoeft te worden geplaatst;
 - (ii) wanneer twee toplichten worden gevoerd, dient het achterste, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger te zijn geplaatst dan het voorste.

(b) De loodrechte afstand tussen de toplichten van werktuiglijk voortbewogen schepen dient zodanig te zijn dat in alle toestanden waarbij het schip geen abnormale stuurlast heeft het achterste licht boven en gescheiden van het voorste licht kan worden gezien vanaf de waterspiegel op een afstand van 1000 meter van de voorsteven.

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

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

(e) Eén van de twee of drie toplichten, voorgeschreven voor een werktuiglijk voortbewogen schip bezig met het slepen of duwen van een ander schip, dient op dezelfde plaats als het voorste toplicht of het achterste toplicht te zijn aangebracht met dien verstande dat het onderste achtertoplicht, wanneer gevoerd aan de achtermast, loodrecht gemeten, ten minste 4,5 meter hoger dan het voorste toplicht dient te zijn aangebracht.

- (f) (i) Het toplicht of de toplichten, voorgeschreven in voorschrift 23(a) dient of dienen boven en vrij van alle andere lichten en afschermende scheepsdelen te zijn geplaatst, behalve in het geval omschreven onder (ii);
- (ii) Indien het onuitvoerbaar is de rondom zichtbare lichten, voorgeschreven in voorschrift 27(b)(i) of voorschrift 28, onder de toplichten te voeren, mogen zij boven het (de) achtertoplicht(en) of loodrecht ten opzichte van elkaar tussen het (de) voortoplicht(en) en achtertoplicht(en) gevoerd worden, mits in het laatste geval aan de eisen onder punt 3(c) van dit Aanhangsel wordt voldaan.

(g) De boordlichten van een werktuiglijk voortbewogen schip dienen te zijn geplaatst op een hoogte boven de romp van niet meer dan driekwart van de hoogte van het voorste toplicht. Zij mogen niet zo laag zijn geplaatst dat hun doelmatigheid wordt verstoord door deklichten.

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

2 (j) (j), 2 (j) (ii) en (k)

In deze paragrafen zijn ter verduidelijking de woorden "op een hoogte van" ingevoerd.

3 (c)

In verband met de nieuwe paragraaf 2 (f) (ii) van dit Aangangsel is onder 3 (c) een nadere bepaling opgenomen omtrent de plaatsing van rondom zichtbare lichten.

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

- (i) op een schip met een lengte van 20 meter of meer dienen deze lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan 2 meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 4 meter boven de romp te zijn geplaatst;
- (ii) op een schip met een lengte van minder dan 20 meter dienen zodanige lichten te zijn geplaatst met een tussenruimte van niet minder dan één meter en het onderste van deze lichten dient, behalve daar waar een sleeplicht is vereist, op een hoogte van niet minder dan 2 meter boven het potdeksel te zijn geplaatst;
- (iii) wanneer drie lichten worden gevoerd dienen zij op gelijke onderlinge afstanden te zijn geplaatst.

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

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

3. Horizontale afstand tussen lichten en hun onderlinge plaatsing

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

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

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

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

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

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

5

De paragraaf is zodanig gewijzigd dat de boordlichten op schepen kleiner dan 20 meter niet te allen tijde behoeven te worden voorzien van dofzwart geschilderde schermen. Echter indien op dergelijke schepen zonder schermen niet kan worden voldaan aan de eisen t.a.v. horizontale sectoren als omschreven in paragraaf 9 van dit Aangangsel, dienen de schermen wel te worden aangebracht.

geval dient het bovenste licht of het bovenste dagmerk op een grotere hoogte te zijn geplaatst dan het onderste van de drie lichten of het onderste van de dagmerken; voorgeschreven in voorschrift 27 (b) (i) en (ii).

5. Schermen voor boordlichten

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

6. Dagmerken

- (a) De dagmerken dienen zwart te zijn en de volgende afmetingen te hebben:
- (i) een bal dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter;
 - (ii) een kegel dient een grondvlak te hebben met een middellijn van ten minste 0,6 meter en een hoogte gelijk aan zijn middellijn;
 - (iii) een cylinder dient een middellijn te hebben van ten minste 0,6 meter en een hoogte van tweemaal zijn middellijn;
 - (iv) een ruit dient te bestaan uit twee kegels zoals omschreven in (ii) die het grondvlak gemeen hebben.

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

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

7. Eisen inzake de kleuren van lichten

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

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

(i) Wit

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

(ii) Groen

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

(iii) Rood

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

(iv) Geel

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

Noot

Ter voorkoming van foutieve instelling wordt in de toevoeging aangegeven dat het gebruik van een dimschakelaar niet is toegestaan.

10 (a) en 10 (b)

Om aan te geven dat de verticale sector-eisen betrekking hebben op lantaarns die reeds gemonteerd zijn, is voor "elektrische lichten" het woord "geplaatste" ingevoegd.

8. Lichtsterkte

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

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^0$$

waarin voorstelt:

I: de bedrijfslichtsterkte in candela's;

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

D: de zichtbaarheid van het licht in zeemijlen;

K: de factor voor atmosferische doorlating.

Voor voorgeschreven lichten wordt de waarde van K gesteld op 0.8 overeenkomend met een meteorologisch zicht van ongeveer 13 zeemijlen.

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

Zichtbaarheid van het licht in zeemijlen D	Lichtsterkte van het licht in candela's bij K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

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

9. Horizontale sectoren

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

(ii) Voor heklichten en toplichten en voor boordlichten bij 22.5 graden achterlijker dan dwars dienen ten minste de voorgeschreven lichtsterkten te worden gehandhaafd over de boog van de horizon tot 5 graden binnen de in voorschrift 21 voorgeschreven sectorgrenzen. Vanaf 5 graden binnen deze voorgeschreven sectorgrenzen mag de lichtsterkte afnemen met 50 percent tot aan de voorgeschreven sectorgrenzen; zij dient daarna geleidelijk af te nemen en wel zodanig, dat bij niet meer dan 5 graden buiten de sectorgrenzen bij 22.5 graden achterlijker dan dwars vrijwel geen licht meer waarneembaar is.

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

10. Verticale sectoren

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

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

(ii) in ieder geval 60 percent van de vereiste minste lichtsterkte wordt

13

In overeenstemming met elders gebruikte terminologie is het woord "lantaarns" beide keren gewijzigd in "lichten".

gehandhaafd van 7,5 graden boven tot 7,5 graden onder het horizontale vlak.

(b) De verticale sectoren van geplaatste elektrische lichten op zeilschepen dienen zodanig te zijn dat:

- (i) in ieder geval de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd in de gehele sector van 5 graden boven tot 5 graden onder het horizontale vlak;
- (ii) in ieder geval 50 percent van de vereiste minste lichtsterkte wordt gehandhaafd van 25 graden boven tot 25 graden onder het horizontale vlak.

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

11. Lichtsterkte van niet-elektrische lichten

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

12. Manoeuvrerlicht

Ongeacht het bepaalde onder punt 2 (f) van dit Aanhangsel dient het manoeuvrerlicht beschreven in voorschrift 34 (b) in dezelfde verticale vlak te zijn geplaatst als het toplicht of de toplichten en, waar uitvoerbaar, ten minste 2 meter hoger dan het voortoplicht, met dien verstande dat het ten minste 2 meter hoger of lager dan het achtertoplicht dient te worden gevoerd.

Op een schip waar slechts één toplicht wordt gevoerd, dient het manoeuvrerlicht 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 lichten aan boord van het schip dient ten genoegen te zijn van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat of, indien het een schip in beheer bij de Minister van Defensie betreft, Onze Minister van Defensie.

Aanhangsel II.
Aanvullende seinen
voor vissersschepen die
in elkaars nabijheid vissen

1. Algemeen

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

2. Seinen voor treilers

(a) Schepen, bezig met de uitoefening van de treilvisserij, ongeacht of zij een bodemtreil of pelagische treil gebruiken, mogen tonen:

- (i) bij het uitzetten van de netten:
twee witte lichten, het ene loodrecht onder het andere;
- (ii) bij het binnenhalen van de netten:
een wit licht loodrecht boven een rood licht;
- (iii) wanneer het net vastzit aan een obstakel:
twee rode lichten, het ene loodrecht onder het andere.

(b) Elk schip, bezig met de uitoefening van de treilvisserij in span, mag tonen:

- (i) des nachts, een zoeklicht naar voren gericht en in de richting van het andere schip van het span;
- (ii) bij het uitzetten of binnenhalen van hun netten of wanneer hun netten vastzitten aan een obstakel, de onder (a) voorgeschreven lichten.

3. Seinen voor schepen met ringzegen

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

Aanhangsel III

Technische bijzonderheden van toestellen voor geluidsseinen

1 (d)

Aangegeven is dat waar gesproken wordt over het geluidsdruk niveau het hier gaat om het "voorgeschreven" geluidsdruk niveau.

1. Fluiten

(a) Frequenties en hoorbaarheidsafstand

De grondfrequentie van het sein dient te liggen tussen 70 en 700 Hz. De hoorbaarheidsafstand van het sein van een fluit wordt bepaald door die frequenties, die de grondfrequentie en/of één of meer hogere frequenties kunnen omvatten, die tussen 180 en 700 Hz (± 1 percent) liggen en de geluidsdrukniveaus voortbrengen aangegeven onder (c).

(b) Grenzen van grondfrequenties

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

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

(c) Geluidsterkte en hoorbaarheidsafstand

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

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

De in bovenstaande tabel genoemde hoorbaarheidsafstand is slechts ter informatie en is ongeveer de afstand waarop een fluit in de voorwaartse richting van de as met 90 percent waarschijnlijkheid kan worden gehoord onder rustige weersomstandigheden op luisterposten aan boord van een schip met een gemiddeld geluidsdrukniveau 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 geluidsdrukniveau van een gerichte fluit mag in elke richting in het horizontale vlak binnen ± 45 graden van de as niet meer dan 4 dB onder het voorgeschreven geluidsdrukniveau op de as zijn. Het geluidsdrukniveau in elke andere richting in het horizontale vlak mag niet meer dan 10 dB onder het voorgeschreven geluidsdrukniveau op de as zijn, zodat de reikwijdte in elke richting ten minste de helft van de reikwijdte op de as recht vooruit zal zijn. Het geluidsdrukniveau dient te worden gemeten in die 1/3 octaafband die bepalend is voor de hoorbaarheidsafstand.

(e) Plaatsing van de fluiten

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

2 (b)

In de voorschriften en de Aanhangsels wordt bij de 12 en 20 meter lengte grenzen steeds gesproken over 12 meter en meer of 20 meter en meer. In deze paragraaf werd gesproken over meer dan 12 of 20 meter, hetgeen dus afwijkt van de andere voorschriften. De wijzigingen corrigeren deze onrechtmatigheid.

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

(f) *Het aanbrengen van meer dan één fluit*

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

(g) *Gecombineerde fluitsystemen*

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

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

2. *Klok of gong*

(a) *Geluidsterkte van het sein*

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

(b) *Constructie*

Klokken en gongs dienen te zijn vervaardigd uit corrosie bestendig materiaal en zo te zijn ontworpen dat ze een heldere toon voortbrengen.

De middellijn van een klok mag niet minder zijn dan 300 mm voor schepen met een lengte van 20 meter en meer en niet minder dan 200 mm voor schepen 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 percent 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 schip, dienen ten genoegen te zijn van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat of, indien het een schip in beheer bij de Minister van Defensie betreft, Onze Minister van Defensie.

Aanhangsel IV
Noodseinen

1. De volgende seinen, te zamen of afzonderlijk gebruikt of getoond, geven een noodsituatie en behoefte aan hulp aan:
 - (a) een kanonschot of ander knalsein, afgevuurd met tussenpozen van ongeveer één minuut;
 - (b) een aanhoudend geluid met een toestel voor mistseinen;
 - (c) vuurpijlen of lichtkogels, die rode sterren uitwerpen en één voor één met korte tussenpozen worden afgevuurd;
 - (d) een sein, door middel van radiotelegrafie of enige andere seinwijze uitgezonden, bestaande uit de groep . . . - - - . . . (SOS) van de Morse code;
 - (e) een sein, uitgezonden door middel van radiotelefonie, bestaande uit het gesproken woord 'meedee';
 - (f) het noodsein 'NC' uit het Internationaal Seinboek;
 - (g) een sein, bestaande uit een vierkante vlag, met daarboven of daaronder een bal of een voorwerp dat op een bal lijkt;
 - (h) vlammen boven het schip (zoals van een brandend teervat, olievat enz.);
 - (i) een valschermsignaal of een handstakellicht dat een rood licht toont;
 - (j) een rooksignaal dat oranjegekleurde rook afgeeft;
 - (k) langzaam en herhaald op en neer bewegen van de naar beide zijden uitgestrekte armen;
 - (l) het radiotelegrafie-alarmsein;
 - (m) het radiotelefonie-alarmsein;
 - (n) seinen uitgezonden door noodradiobakens die de positie aanduiden.
2. Het gebruik of het tonen van vorengenoemde seinen anders dan om een noodsituatie en behoefte aan hulp aan te geven en het gebruik van seinen die met één der bovengenoemde seinen kunnen worden verward, is verboden.
3. De aandacht wordt gevestigd op de desbetreffende afdelingen van het Internationaal Seinboek, het Handboek Opsporing en Redding op Zee (Mersar) en op de volgende seinen:
 - (a) een stuk oranjegekleurd zeildoek met een zwart vierkant en een zwarte cirkel of een ander passende symbool (voor herkenning vanuit de lucht);
 - (b) een kleurstof om het water te verkleuren.

RICHTLIJNEN VOOR DE UNIFORME TOEPASSING VAN EEN AANTAL VOORSCHRIFTEN VAN DE BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE, 1972.

De volgende richtlijnen zijn bedoeld om zeevarenden en andere betrokkenen behulpzaam te zijn bij de toepassing van een aantal voorschriften van de Bepalingen.

1. Voorschrift 3 (h)

Verduidelijking van de uitdrukking: "schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid".

Niet alleen de waterdiepte, maar ook de beschikbare breedte van het vaarwater, dient te worden gebruikt als factor om vast te stellen of een schip beschouwd mag worden als „een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid“.

Bij het vaststellen hiervan, dient rekening te worden gehouden met het effect van een geringe kielspeling op de manoeuvreerbaarheid van het schip en derhalve op de mogelijkheid om af te wijken van de voorliggende koers. Een schip dat vaart in een gebied met een geringe kielspeling maar met voldoende ruimte om uit te wijken, dient niet te worden beschouwd als „een schip door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid“.

2. Voorschrift 3 (i)

Verduidelijking van de begripsomschrijving van het woord: „varende“.

Bij de toepassing van de begripsomschrijving van het woord „varende“ dienen zeevarenden ook rekening te houden met voorschrift 35 (b) waarin wordt aangegeven dat een schip varende kan zijn, terwijl het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt.

3. Voorschrift 9 (b), (c) en (d), 10 (j) en (k) en 18 (d)

Verduidelijking van de betekenis: „niet belemmeren“.

Wanneer een schip verplicht is de doorvaart van een ander schip niet te belemmeren, dient dat schip voor zover uitvoerbaar zodanig te navigeren, dat het ontstaan van gevaar voor aanvaring wordt vermeden.

Indien echter een situatie is ontstaan die gevaar voor aanvaring met zich meebrengt, dan dient voldaan te worden aan de desbetreffende uitwijkvoorschriften.

4. Verduidelijking van het verband tussen voorschrift 10 en de voorschriften van Deel B, Afdeling II en III

Een schip dat in of nabij een door de IMO aanvaard verkeersscheidingsstelsel vaart, dient met name te voldoen aan voorschrift 10 van de Bepalingen, teneinde de kans op het ontstaan van gevaar voor aanvaring te verkleinen. Indien echter gevaar voor aanvaring dreigt, zijn in alle opzichten de andere voorschriften van de Bepalingen van toepassing en in het bijzonder de voorschriften van Deel B, Afdeling II en III.

5. Voorschrift 10 (b) (i)

Verduidelijking van het zich verplaatsen in de strekking van een verkeersbaan.

Volgens goed zeemanschap en in lijn met het gestelde in voorschrift 10, mag een schip dat een verkeersbaan gebruikt, zich in de strekking van de verkeersbaan van de ene zijkant naar de andere zijkant verplaatsen, mits het een koers volgt die een zo klein mogelijke hoek met de algemene richting van de verkeersstroom maakt als praktisch uitvoerbaar is.

6. Voorschrift 10 (d)

Verduidelijking van het gebruik van zones voor kustverkeer door kleine schepen.

Om te voldoen aan voorschrift 10 (j) en ten behoeve van een veilige navigatie, mag een schip met een lengte van minder dan 20 meter of een zeilschip, ook bij doorgaande vaart gebruik maken van zones voor kustverkeer.

7. Verduidelijking van het verband tussen voorschrift 18 (d) en de voorschriften van Deel B, Afdeling II en III.

Een schip, door zijn diepgang beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid, dient bij gevaar voor aanvaring met een ander schip, hetzij in een koerskruisende of recht tegen elkaar insturende situatie, te voldoen aan de desbetreffende uitwijkbepalingen voor een werktuiglijk voortbewogen schip. Het dient, wanneer het de lichten of het dagmerk voert beschreven in voorschrift 28, zijn machines gereed te hebben voor onmiddellijk gebruik en een veilige vaart aan te houden, zoals vereist in voorschrift 6.