



Government Gazette Staatskoerant

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA
REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

Regulation Gazette

No. 8247

Regulasiekoerant

Vol. 480

Pretoria, 17 June 2005
Junie

No. 27675



AIDS HELPLINE: 0800-0123-22 Prevention is the cure

CONTENTS**INHOUD**

No.		Page No.	Gazette No.	No.		Bladsy No.	Koerant No.
GOVERNMENT NOTICE				GOEWERMENSKENNISGEWING			
Transport, Department of				Vervoer, Departement van			
<i>Government Notice</i>				<i>Goewermenskennisgewing</i>			
R. 566	Merchant Shipping Act (57/1951): Merchant Shipping (Collision and Distress Signals) Regulations, 2005	3	27675	R. 566	Handelskeepvaartwet (57/1951): Handelskeepvaartregulasies (Botsing en Noodseine), 2005	41	27675

**THE GOVERNMENT PRINTING WORKS****PUBLICATIONS DIVISION**

NB: The Publications Division of the Government Printing Works will be relocating to its new premises within the:

**MASADA BUILDING at 196 PROES STREET, PRETORIA
(i.e. CORNER OF PAUL KRUGER AND PROES STREETS)**
with effect from **3 May 2005**.

For enquiries and information:

Mr M Z Montjane
Tel: (012) 334-4653
Cell: 083 640 6121

GOVERNMENT NOTICE GOEWERMENTSKENNISGEWING

DEPARTMENT OF TRANSPORT DEPARTEMENT VAN VERVOER

No. R. 566

17 June 2005

MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (ACT No. 57 OF 1951)

MERCHANT SHIPPING (COLLISION AND DISTRESS SIGNALS) REGULATIONS, 2005

The Minister of Transport has, under section 356 of the Merchant Shipping Act, 1951 (Act No. 57 of 1951), made the regulations in the Schedule.

SCHEDULE

Title and commencement

1. (1) These regulations are called the Merchant Shipping (Collision and Distress Signals) Regulations, 2005.

(2) These regulations commence on publication in the *Gazette*.

Objects of regulations

2. These regulations—

- (a) for the purposes of section 232(1)(a) read with section 356(1)(xxviii) of the Act—
 - (i) declare the signals that are to be regarded as signals of distress; and
 - (ii) prescribe the circumstances in and purposes for which those signals may be used;
- (b) pursuant to section 356(2)(b) of the Act, give effect to the provisions of the International Collision Regulations Convention; and
- (c) pursuant to section 356(1)(xxxviii) of the Act, require observance of the provisions of these regulations also by and in relation to certain aircraft and other novel craft.

Interpretation

3. (1) In these regulations any word or expression given a meaning in the Act has the meaning so given and, unless the context indicates otherwise—

"IMO" means the International Maritime Organization;

"seaplane" has the meaning given by Rule 3(e) of the International Regulations;

"South African ship" includes an unregistered ship having South African nationality;

"the Act" means the Merchant Shipping Act, 1951 (Act No. 57 of 1951);

"the International Regulations" means the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, annexed to the International Collision Regulations Convention and set out in the Annex;

"vessel" includes a craft referred to in regulation 4(2)(b) or (c);

"WIG craft" has the meaning given by Rule 2(m) of the International Regulations.

(2) In interpreting the International Regulations—

- (a) "high-speed craft" has the same meaning as in regulation XI/1 of the Safety Convention;
- (b) "mile" means a nautical mile;
- (c) "the Organization" means IMO;
- (d) the diagram referred to in section 7 (Colour specification of lights) of Annex I is the diagram specified in the Chromaticity Chart (1975) published by the International Commission on Illumination (CIE);
- (e) the references in Rule 38 (Exemptions) to the date of entry into force of the International Regulations are to be read, in the case of a vessel of foreign nationality, as a reference to the date of entry into force of those Regulations for the State whose nationality the vessel has;
- (f) the reference, in section 14 (Approval) of Annex I and in section 3 (Approval) of Annex III, to the satisfaction of the appropriate authority is to be read, in the case of a South African ship, as a reference to the satisfaction of the Authority; and
- (g) the reference, in section 3 of Annex IV, to the International Code of Signals is to be read as a reference to the code of that name published by IMO, and the reference in that section to the Merchant Ship Search and Rescue Manual is to be read as a reference to the manual of that name published by IMO, both references being to the current editions of those publications, as may be amended from time to time.

Application

4. (1) These regulations apply in addition to and not in substitution for the provisions of any other law relating to aviation or ports.

(2) Subject to subregulation (3), these regulations apply to—

- (a) South African ships anywhere, and other ships when in the Republic or its territorial waters;
- (b) seaplanes registered in the Republic and on the surface of water anywhere, and other seaplanes on the surface of water in the Republic or its territorial waters; and
- (c) WIG craft registered in the Republic and on or operating above the surface of water anywhere, and other WIG craft on or operating above the surface of water in the Republic or its territorial waters.

(3) A provision of these regulations does not apply to a vessel in the waters of another State where the provision is inconsistent with a law of that State that, by its terms, applies to the vessel when in the waters of that State.

Signals of distress

5. (1) To avoid doubt, the provisions of this regulation that are applicable to vessels apply only to vessels referred to in regulation 4(2)(a).

(2) The signals declared, for the purposes of section 232(1)(a) of the Act, to be signals of distress are those described in Annex IV to the International Regulations.

(3) For the purposes of section 232(1)(a) of the Act—

(a) the prescribed purpose for which a signal of distress may be used or displayed by any vessel or person is to attract attention to, make known the position of, or obtain assistance in, a distress situation; and

(b) the prescribed circumstances in which a signal of distress may be used are—

(i) in the case of a vessel, when ordered by the vessel's master, which order may not be given unless the master is satisfied—

(aa) that the vessel is in serious and imminent danger, or that another vessel or an aircraft or person is in serious and imminent danger and cannot send that signal; and

(bb) that the vessel in danger (whether the master's own vessel or another vessel) or the aircraft or person in danger, as the case may be, requires immediate assistance in addition to any assistance then available; and

(ii) in the case of a person at a place on land in the Republic, when the person causing the signal of distress to be used or displayed is satisfied—

(aa) that he or she is in serious and imminent danger, or that a vessel or aircraft or another person is in serious and imminent danger and cannot send that signal; and

(bb) that he or she or the vessel, aircraft or other person in danger, as the case may be, requires immediate assistance in addition to any assistance then available.

(4) The master of a vessel that has used or displayed a signal of distress, and any person causing a signal of distress to be used or displayed at a place on land in the Republic, must cause the signal to be revoked by all appropriate means as soon as he or she is satisfied that the vessel or aircraft to which, or the person to whom, the signal relates is no longer in need of assistance.

Prevention of collisions

6. (1) Subject to subregulation (2), vessels to which these regulations apply must comply with the following provisions of the International Regulations:

Rules 1 to 36; Annexes I to III.

(2) Nothing in these regulations is to be taken to require compliance by any vessel, which by virtue of Rule 38 of the International Regulations may be exempted from compliance with those Regulations, with any of the provisions of the International Regulations specified in paragraphs (a) to (h) of Rule 38, at any time when, by virtue of that Rule, the vessel may be exempted from that provision.

Exemptions

7. (1) The Authority may exempt, on such terms (if any) as it may specify, any vessel or class of vessels from all or any of the provisions of these regulations that relate to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, or to the disposition or characteristics of sound-signalling appliances, if the Authority is satisfied that compliance with that provision is either impractical or unreasonable in the case of the vessel or class of vessels concerned.

(2) The Authority may, after reasonable notice, alter or cancel any exemption granted under subregulation (1).

Offences, penalties and defences*

8. (1) A person who contravenes or fails to comply with regulation 5(4) commits an offence and is liable on conviction to a fine or to imprisonment for a period not exceeding 12 months.

(2) If any provision of these regulations is contravened by or in relation to a craft referred to in regulation 4(2)(b) or (c), then the person having charge or command of that craft commits an offence and is liable on conviction to a fine or to imprisonment for a period not exceeding 12 months.

(3) In proceedings for an offence in terms of subregulation (1) or (2) it is a defence to prove that the accused took reasonable precautions and exercised due diligence to avoid committing the offence.

Repeal and amendment of regulations

9. (1) The Merchant Shipping (Collision, etc.) Regulations, 1996, published by Government Notice No. R. 2076 of 20 December 1996, are repealed.

(2) The Safety of Navigation Regulations, 1968, published by Government Notice No. R. 651 of 19 April 1968, as amended by Government Notices Nos. R. 35 of 9 January 1970, R. 659 of 28 April 1972, R. 2204 of 21 November 1975, R. 2483 of 15 December 1978, R. 1024 of 30 May 1986, R. 44 of 20 January 1995, R. 1443 of 18 April 1997 and R. 503 of 16 April 2002, are further amended by the repeal of regulations 68 to 71.

* Refer also to section 313(3) of the Act.

ANNEX
INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972

Note: This text incorporates the original text as amended by the following amendments adopted by the indicated IMO Assembly resolutions: 1981 amendments (A.464(XII)), in force 1 June 1983; 1987 amendments (A.626(15)), in force 19 November 1989; 1989 amendments (A.678(16)), in force 19 April 1991; 1993 amendments (A.736(18)), in force 4 November 1995; 2001 amendments (A.910(22)), in force 29 November 2003.

PART A
GENERAL

RULE 1

Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

RULE 2***Responsibility***

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3***General definitions***

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel. The term "vessels restricted in their ability to manoeuvre" shall include but not be limited to:
 - (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
 - (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
 - (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
 - (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
 - (v) a vessel engaged in mine clearance operations;

- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course;
- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.
- (m) The term "Wing-in-Ground (WIG) craft" means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

PART B

STEERING AND SAILING RULES

SECTION I—CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 6***Safe speed***

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:
 - (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;
 - (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
 - (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
 - (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
 - (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
 - (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7***Risk of collision***

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

- (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid collision

(a) Any action taken to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

(f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this Part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the Rules of this Part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

RULE 9

Narrow channels

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

RULE 10

Traffic separation schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization and does not relieve any vessel of her obligation under any other Rule.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

- (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
- (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
- (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from either side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall, so far as practicable, avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross on a heading as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) (i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.

(ii) Notwithstanding subparagraph (d)(i), a vessel may use an inshore traffic zone when *en route* to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger.

(e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

(k) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

(l) A vessel restricted in her ability to manoeuvre when engaged in an operation for the laying, servicing or picking up of a submarine cable, within a traffic separation scheme, is exempted from complying with this Rule to the extent necessary to carry out the operation.

SECTION II—CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

RULE 12

Sailing vessels

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

- (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
- (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13

Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II, any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22,5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

RULE 14

Head-on situation

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15***Crossing situation***

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

RULE 16***Action by give-way vessel***

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17***Action by stand-on vessel***

(a) (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with subparagraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18***Responsibilities between vessels***

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
- (iii) a vessel engaged in fishing;
- (iv) a sailing vessel.

- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
 - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.
- (f) (i) A WIG craft shall, when taking off, landing and in flight near the surface, keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation.
 - (ii) A WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

SECTION III—CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19

Conduct of vessels in restricted visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.
- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.
- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
 - (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C

LIGHTS AND SHAPES

RULE 20

Application

(a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

RULE 21

Definitions

(a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centerline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22,5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

(b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112,5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22,5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

(c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67,5 degrees from right aft on each side of the vessel.

(d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

(e) "All-round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22

Visibility of lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

(a) In vessels of 50 metres or more in length:

- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, 3 miles;
- a sternlight, 3 miles;
- a towing light, 3 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:

- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(c) In vessels of less than 12 metres in length:

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:

- a white all-round light, 3 miles.

RULE 23***Power-driven vessels underway***

(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

- (i) a masthead light forward;
- (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
- (iii) sidelights;
- (iv) a sternlight.

(b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

(c) A WIG craft only when taking off, landing and in flight near the surface shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit a high intensity all-round flashing red light.

(d) (i) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and sidelights.

(ii) A power-driven vessel of less than 7 metres in length whose maximum speed does not exceed 7 knots may in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule exhibit an all-round white light and shall, if practicable, also exhibit sidelights.

(iii) The masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light.

RULE 24***Towing and pushing***

(a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight;
- (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
- (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

(c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i) or (a)(ii), two masthead lights in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraph (a) or (c) of this Rule applies shall also comply with Rule 23(a)(ii).

(e) A vessel or object being towed, other than those mentioned in paragraph (g) of this Rule, shall exhibit:

- (i) sidelights;
- (ii) a sternlight;
- (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,

- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
- (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

(g) An inconspicuous, partly submerged vessel or object, or combination of such vessels or objects being towed, shall exhibit:

- (i) if it is less than 25 metres in breadth, one all-round white light at or near the forward end and one at or near the after end except that dracones need not exhibit a light at or near the forward end;
- (ii) if it is 25 metres or more in breadth, two additional all-round white lights at or near the extremities of its breadth;
- (iii) if it exceeds 100 metres in length, additional all-round white lights between the lights prescribed in subparagraphs (i) and (ii) so that the distance between the lights shall not exceed 100 metres;
- (iv) a diamond shape at or near the aftermost extremity of the last vessel or object being towed and if the length of the tow exceeds 200 metres an additional diamond shape where it can best be seen and located as far forward as is practicable.

(h) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraph (e) or (g) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of such vessel or object.

(i) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel not normally engaged in towing operations to display the lights prescribed in paragraph (a) or (c) of this Rule, such vessel shall not be required to exhibit those lights when engaged in towing another vessel in distress or otherwise in need of assistance. All possible measures shall be taken to indicate the nature of the relationship between the towing vessel and the vessel being towed as authorized by Rule 36, in particular by illuminating the towline.

RULE 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

(a) A sailing vessel underway shall exhibit:

- (i) sidelights;
- (ii) a sternlight.

(b) In a sailing vessel of less than 20 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26

Fishing vessels

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other;

- (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (d) The additional signals described in Annex II to these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
 - (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in mine clearance operations, shall exhibit:
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, a masthead light or lights, sidelights and a sternlight in addition to the lights prescribed in subparagraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraph (b)(i) and (ii) of this Rule.

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in subparagraph (b)(i), (ii) and (iii) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

- (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
- (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
- (iii) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:

- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
- (ii) a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility.

(f) A vessel engaged in mine clearance operations shall in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 or to the lights or shape prescribed for a vessel at anchor in Rule 30 as appropriate, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach within 1000 metres of the mine clearance vessel.

(g) Vessels of less than 12 metres in length, except those engaged in diving operations, shall not be required to exhibit the lights and shapes prescribed in this Rule.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

RULE 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 23, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

RULE 29

Pilot vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

- (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
- (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

Anchored vessels and vessels aground

(a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;
- (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in subparagraph (i), an all-round white light.

(b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.

(c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

(d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:

- (i) two all-round red lights in a vertical line;
- (ii) three balls in a vertical line.

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule.

(f) A vessel of less than 12 metres in length, when aground, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraph (d)(i) and (ii) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane or a WIG craft to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D
SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

(a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

(c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six second's duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle, a vessel of 20 metres or more in length shall be provided with a bell in addition to a whistle, and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specification in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

(b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34

Manoeuvring and warning signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

—one short blast to mean "I am altering my course to starboard";

—two short blasts to mean "I am altering my course to port";

—three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:

—one flash to mean "I am altering my course to starboard";

- two flashes to mean "I am altering my course to port";
- three flashes to mean "I am operating astern propulsion";
- (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
- (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.
- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
 - (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side";
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the end or behind the intervening obstruction.
- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than two minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than two minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about two seconds between them.

- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than two minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule.
- (e) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than two minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (f) When a pushed vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (g) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about five seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about five seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (h) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (g) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than two minutes.
- (j) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than two minutes.
- (k) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (g) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

RULE 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel. Any light to attract the attention of another vessel shall be such that

it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided.

RULE 37

Distress signals

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

PART E

EXEMPTIONS

RULE 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations* may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of section 3(a) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.
(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of section 3(a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of section 2(b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of sections 2(g) and 3(b) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

* The Regulations entered into force on 15 July 1977.

- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of section 9(b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption.

ANNEX I**POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS OF LIGHTS AND SHAPES****1. Definition**

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck. This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light.

2. Vertical positioning and spacing of lights

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

- (i) The forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres.
- (ii) When two masthead lights are carried the after one shall be at least 4,5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2,5 metres.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2,5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in Rule 23(c)(i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4,5 metres vertically higher than the forward masthead light.

(f) (i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in subparagraph (ii).

(ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of section 3(c) of this Annex shall be complied with.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

(i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 4 metres above the hull;

(ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, be placed at a height of not less than 2 metres above the gunwale;

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(k) The forward anchor light prescribed in Rule 30(a)(i), when two are carried, shall not be less than 4,5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall be placed at a height of not less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

(b) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

(c) When the lights prescribed in Rule 27(b)(i) or Rule 28 are placed vertically between the forward masthead light(s) and the after masthead light(s) these all-round lights shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction.

(d) When only one masthead light is prescribed for a power-driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c)(i) and not lower than the sidelights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d)(i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights of vessels of 20 metres or more in length shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of section 9 of this Annex. On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes

(a) Shapes shall be black and of the following sizes:

- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0,6 metres;
- (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0,6 metres and a height equal to its diameter;
- (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0,6 metres and a height of twice its diameter;
- (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1,5 metres.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) *White*

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

(ii) *Green*

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

(iii) *Red*

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

(iv) *Yellow*

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

8. Intensity of lights

- (a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

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

where: I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0,8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

- (b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles	Luminous intensity of light in candelas for K = 0,8
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Note: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare. This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity.

9. Horizontal sectors

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel shall show the minimum required intensities. The intensities shall decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.

(ii) For sternlights and masthead lights and at 22,5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits, it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed sectors.

(b) (i) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights prescribed in Rule 30, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

(ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b)(i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile.

10. Vertical sectors

(a) The vertical sectors of electric lights as fitted, with the exception of lights on sailing vessels underway shall ensure that:

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7,5 degrees above to 7,5 degrees below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels underway the vertical sectors of electric lights as fitted shall ensure that:

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the table given in section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of section 2(f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. High-speed craft*

(a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related the breadth of the craft lower than that prescribed in section 2(a)(i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27 degrees.

(b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4,5 metres required by section 2(a)(ii) of this Annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

$$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$

- where: y is the height of the mainmast light above the foremast light in metres;
a is the height of the foremast light above the water surface in service condition in metres;
 Ψ is the trim in service condition in degrees;
C is the horizontal separation of masthead lights in metres.

14. Approval

The construction of lights and shapes and the installation of lights on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

* Refer to the International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994, and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

ANNEX II**ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS FISHING IN CLOSE PROXIMITY****1. General**

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0,9 metres apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for trawlers

(a) Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:

- (i) when shooting their nets:
 - two white lights in a vertical line;
- (ii) when hauling their nets:
 - one white light over one red light in a vertical line;
- (iii) when the net has come fast upon an obstruction:
 - two red lights in a vertical line.

(b) Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:

- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
- (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

(c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles

(a) *Frequencies and range of audibility*

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70–700 Hz. The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180–700 Hz (± 1 per cent) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180–2100 Hz (± 1 per cent) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) *Limits of fundamental frequencies*

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70–200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130–350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250–700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) *Sound signal intensity and range of audibility*

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180–700 Hz (± 1 per cent) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180–2100 Hz (± 1 per cent) for a vessel of less than 20 metres in length, of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m ²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1,5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120 ^{*1}	0,5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} When the measured frequencies lie within the range 180–450 Hz.

^{*2} When the measured frequencies lie within the range 450–800 Hz.

^{*3} When the measured frequencies lie within the range 800–2100 Hz.

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

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

(d) *Directional properties*

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the prescribed sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the prescribed sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) *Positioning of whistles*

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB(A) and so far as practicable should not exceed 100 dB(A).

(f) *Fitting of more than one whistle*

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) *Combined whistle systems*

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) *Intensity of signal*

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at a distance of 1 metre from it.

(b) *Construction*

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State whose flag the vessel is entitled to fly.

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

- (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...---... (SOS) in the Morse Code;
- (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
- (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) the radiotelegraph alarm signal;
- (m) the radiotelephone alarm signal;
- (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;
- (o) approved signals transmitted by radiocommunication systems, including survival craft radar transponders.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- (b) a dye marker.

No. R. 566

17 Junie 2005

SUID-AFRIKAANSE MARITIEME VEILIGHEIDSOWERHEID

HANDELSKEEPVAARTWET, 1951 (WET No. 57 van 1951)

HANDELSKEEPVAARTREGULASIES (BOTSING EN NOODSEINE), 2005

Die Minister van Vervoer het kragtens artikel 356 van die Handelskeepvaartwet, 1951 (Wet No. 57 van 1951), die regulasies in die Bylae uitgevaardig.

BYLAE**Titel en inwerkingtreding**

1. (1) Hierdie regulasies heet die Handelskeepvaartregulasies (Botsing en Noodseine), 2005.

(2) Hierdie regulasies tree in werking by publikasie in die *Staatskoerant*.

Oogmerke van regulasies

2. Hierdie regulasies—

- (a) vir doeleindes van artikel 232(1)(a), gelees met artikel 356(1)(xxviii), van die Wet—
 - (i) verklaar die seine wat as noodseine beskou moet word; en
 - (ii) skryf die omstandighede voor waarin en die doeleindes waarvoor daardie seine gebruik mag word;
- (b) ingevolge artikel 356(2)(b) van die Wet, gee uitvoering aan die bepalings van die Konvensie insake die Internasionale Regulasies in verband met Botsings; en
- (c) ingevolge artikel 356(1)(xxxviii) van die Wet, vereis nakoming van die bepalings van hierdie regulasies ook deur en in verband met sekere vliegtuie en ander nuwe soorte vaartuie.

Uitleg

3. (1) In hierdie regulasies het enige woord of uitdrukking waarin daar in die Wet 'n betekenis geheg is, daardie betekenis, en tensy dit uit die samehang anders blyk, beteken—

"die Internasionale Regulasies" die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See, 1972, aangeheg by die Konvensie insake die Internasionale Regulasies in verband met Botsings en in die Aanhangsel uiteengesit;

"die Wet" die Handelskeepvaartwet, 1951 (Wet No. 57 van 1951);

"IMO" die Internasionale Maritieme Organisasie;

"seevliegtuig" dieselfde as in Reël 3(e) van die Internasionale Regulasies;

"Suid-Afrikaanse skip" ook 'n ongeregistreerde skip met Suid-Afrikaanse nasionaliteit;

"vaartuig" ook 'n tuig in regulasie 4(2)(b) of (c) bedoel;

"VIG-tuig" dieselfde as in Reël 2(m) van die Internasionale Regulasies.

(2) By die uitleg van die Internasionale Regulasies—

- (a) beteken "hoëspoedvaartuig" dieselfde as in regulasie XI/1 van die Veiligheidskonvensie;
- (b) beteken "myl" 'n seemyl;
- (c) beteken "die Organisasie" die IMO;
- (d) is die diagram in artikel 7 (Kleurspesifikasie van ligte) van Aanhangsel I bedoel, die diagram vermeld in die Chromatisiteitsgrafiek (1975) wat deur die Internasionale Kommissie oor Verligting (IKV) gepubliseer is;
- (e) moet die verwysings in Reël 38 (Vrystellings) na die datum van inwerkingtreding van die Internasionale Regulasies, in die geval van 'n vaartuig van vreemde nasionaliteit, gelees word as 'n verwysing na die datum van inwerkingtreding van die Regulasies vir die Staat wie se nasionaliteit die vaartuig het;
- (f) moet die verwysing in artikel 14 (Goedkeuring) van Aanhangsel I en in artikel 3 (Goedkeuring) van Aanhangsel III na die goedkeuring van die toepaslike owerheid, in die geval van 'n Suid-Afrikaanse skip, gelees word as 'n verwysing na die goedkeuring van die Owerheid; en
- (g) moet die verwysing in artikel 3 van Aanhangsel IV na die Internasionale Kode van Seine gelees word as 'n verwysing na die kode met daardie naam wat deur die IMO gepubliseer is, en moet die verwysing in daardie artikel na die Soek-en-reddingshandboek vir Handelskepe gelees word as 'n verwysing na die handleiding met daardie naam wat deur die IMO gepubliseer is, en albei verwysings is na die huidige uitgawes van daardie publikasies, soos van tyd tot tyd gewysig.

Toepassing

4. (1) Hierdie regulasies is van toepassing bykomend by die bepalings van enige ander wet rakende lugvaart of hawens en nie ter vervanging daarvan nie.

(2) Behoudens subregulasie (3) is hierdie regulasies van toepassing op—

- (a) Suid-Afrikaanse skepe op enige plek, en ander skepe wanneer hulle in die Republiek of sy territoriale waters is;
- (b) seevliegtuie wat in die Republiek geregistreer is en op die oppervlak van water op enige plek is, en ander seevliegtuie op die oppervlak van water in die Republiek of sy territoriale waters; en
- (c) VIG-tuie wat in die Republiek geregistreer is en op of in bedryf bokant die oppervlak van water op enige plek is, en ander VIG-tuie op of in bedryf bokant die oppervlak van water in die Republiek of sy territoriale waters.

(3) 'n Bepaling van hierdie regulasies is nie van toepassing nie op 'n vaartuig in die waters van 'n ander Staat waar die bepaling strydig is met 'n wet van daardie Staat wat,

ingevolge die bepalings daarvan, van toepassing is op die vaartuig wanneer dit in die waters van daardie Staat is.

Noodseine

5. (1) Om twyfel te voorkom, is die bepalings van hierdie regulasie wat van toepassing is op vaartuie, net van toepassing op vaartuie in regulasie 4(2)(a) bedoel.

(2) Die seine wat vir doeleindes van artikel 232(1)(a) van die Wet tot noodseine verklaar is, is dié wat in Aanhangsel IV van die Internasionale Regulasies beskryf is.

(3) Vir doeleindes van artikel 232(1) van die Wet—

- (a) is die voorgeskrewe doel waarvoor 'n noodsein deur enige vaartuig of persoon gebruik of vertoon mag word, om aandag te trek, sy posisie bekend te maak of bystand te verkry in 'n noodsituasie; en
- (b) is die voorgeskrewe omstandighede waarin 'n noodsein gebruik mag word—
 - (i) in die geval van 'n vaartuig, wanneer opdrag daartoe deur die vaartuig se gesagvoerder gegee is, welke opdrag nie gegee mag word nie tensy die gesagvoerder oortuig is—
 - (aa) dat die vaartuig in ernstige en dreigende gevaar verkeer, of dat 'n ander vaartuig of 'n vliegtuig of persoon in ernstige en dreigende gevaar verkeer en nie daardie sein kan stuur nie; en
 - (bb) dat die vaartuig in gevaar (hetsy die gesagvoerder se eie vaartuig of 'n ander vaartuig) of die vliegtuig of persoon in gevaar, na gelang van die geval, onmiddellike bystand nodig het benewens enige bystand wat dan beskikbaar is; en
 - (ii) in die geval van 'n persoon op 'n plek op land in die Republiek, wanneer die persoon wat die noodsein laat gebruik of vertoon, oortuig is—
 - (aa) dat hy of sy in ernstige en dreigende gevaar verkeer, of dat 'n ander vaartuig of 'n vliegtuig of persoon in ernstige en dreigende gevaar verkeer en nie daardie sein kan stuur nie; en
 - (bb) dat hy of sy of die vaartuig, vliegtuig of ander persoon in gevaar, na gelang van die geval, onmiddellike bystand nodig het benewens enige bystand wat dan beskikbaar is.

(4) Die gesagvoerder van 'n vaartuig wat 'n noodsein gebruik of vertoon het, en enige persoon wat 'n noodsein laat gebruik of vertoon op 'n plek op land in die Republiek, moet die sein deur alle gepaste middele laat herroep sodra hy of sy oortuig is dat die vaartuig of vliegtuig waarop of die persoon op wie die sein betrekking het, nie meer bystand nodig het nie.

Voorkoming van botsings

6. (1) Behoudens subregulasie (2) moet vaartuie waarop hierdie regulasies van toepassing is, voldoen aan die volgende bepalings van die Internasionale Regulasies:

Reëls 1 tot 36; Aanhangsels I tot III.

(2) Niks in hierdie regulasies vervat moet so vertolk word dat dit die nakoming vereis deur enige vaartuig, wat kragtens Reël 38 van die Internasionale Regulasies vrygestel is van nakoming van daardie Regulasies, van enige van die bepalings van die Internasionale Regulasies vermeld in paragrawe (a) tot (h) van Reël 38 op enige tyd wanneer, kragtens daardie Reël, die vaartuig van daardie bepaling vrygestel is nie.

Vrystellings

7. (1) Die Owerheid kan, op sodanige voorwaardes (indien wel) as wat hy bepaal, enige vaartuig of klas vaartuie vrystel van al of enige van die bepalings van hierdie regulasies wat betrekking het op die getal, posisie, bestek of boog van sigbaarheid van ligte of figure, of op die aard of eienskappe van geluidseintoestelle, indien die Owerheid oortuig is dat nakoming van daardie bepaling óf onprakties óf onredelik is in die geval van die betrokke vaartuig of klas vaartuie.

(2) Die Owerheid kan, na redelike kennisgewing, enige vrystelling wat kragtens subregulasie (1) verleen is, wysig of kanselleer.

Misdrywe, strawwe en verwere*

8. (1) 'n Persoon wat regulasie 5(4) oortree of versuim om daaraan te voldoen, begaan 'n misdryf en is by skuldigbevinding strafbaar met 'n boete of met gevangenisstraf vir 'n tydperk van hoogstens 12 maande.

(2) Indien enige bepaling van hierdie regulasies oortree word deur of met betrekking tot 'n tuig in regulasie 4(2)(b) of (c) bedoel, begaan die persoon in bevel of beheer van daardie tuig 'n misdryf en is hy of sy by skuldigbevinding strafbaar met 'n boete of met gevangenisstraf vir 'n tydperk van hoogstens 12 maande.

(3) In verrigtinge vir 'n misdryf ingevolge subregulasie (1) of (2) is dit 'n verweer om te bewys dat die beskuldigde redelike voorsorg getref het en behoorlike sorg aan die dag gelê het om te voorkom dat die misdryf begaan word.

Herroeping en wysiging van regulasies

9. (1) Die Handelskeepvaartregulasies (Botsing, ens), 1996, afgekondig by Goewermentskennisgewing No. R. 2076 van 20 Desember 1996, word herroep.

(2) Die Regulasies in verband met die Veiligheid van Navigasie, 1968, afgekondig by Goewermentskennisgewing No. R. 651 van 19 April 1968, soos gewysig by Goewermentskennisgewings Nos. R. 35 van 9 Januarie 1970, R. 659 van 28 April 1972, R. 2204 van 21 November 1975, R. 2483 van 15 Desember 1978, R. 1024 van 30 Mei 1986, R. 44 van 20 Januarie 1995, R. 1443 van 18 April 1997 en R. 503 van 16 April 2002, word verder gewysig deur regulasies 68 tot 71 te herroep.

* Kyk ook artikel 313(3) van die Wet.

AANHANGSEL
INTERNASIONALE REGULASIES VIR DIE VOORKOMING VAN BOTSINGS
TER SEE, 1972

Opmerking: Hierdie teks vervat die oorspronklike teks soos gewysig deur die volgende wysigings aangeneem by die aangeduide IMO Vergadering-resolusie: 1981 wysigings (A.464(XII)), in werking 1 Junie 1983; 1987 wysigings (A.626(15)), in werking 19 November 1989; 1989 wysigings (A.678(16)), in werking 19 April 1991; 1993 wysigings (A.736(18)), in werking 4 November 1995; 2001 wysigings (A.910(22)), in werking 29 November 2003.

DEEL A
ALGEMEEN

REËL 1

Toepassing

(a) Hierdie Reëls is van toepassing op alle vaartuie op die oop see en in alle waters wat daarmee verbind is en wat vir seevaartuie bevaarbaar is.

(b) Niks in hierdie Reëls mag inbreuk maak op die toepassing van spesiale reëls uitgevaardig deur 'n owerheid vir ankerplekke, hawens, riviere, mere of binnelandse waterweë wat verbind is met die oop see en wat vir seevaartuie bevaarbaar is nie. Sodanige spesiale reëls moet sover moontlik in ooreenstemming met hierdie Reëls wees.

(c) Niks in hierdie Reëls mag inbreuk maak op die toepassing van enige spesiale reëls uitgevaardig deur die Regering van enige Staat insake bykomende pos- of seinligte, figure of fluitseine vir oorlogskepe en vaartuie wat in konvooi vaar, of vir bykomende pos- of seinligte of figure vir vissersbote wat as 'n vloot visvang nie. Hierdie bykomende pos- of seinligte, figure of fluitseine moet sover moontlik van so 'n aard wees dat dit nie verwar kan word met enige lig, figuur of sein wat elders in hierdie Reëls gemagtig is nie.

(d) Verkeersverdelingskemas kan deur die Organisasie aangeneem word vir die doel van hierdie Reëls.

(e) Wanneer die betrokke Regering bepaal het dat 'n vaartuig met 'n spesiale konstruksie of doel nie ten volle aan die bepalinge van enige van hierdie Reëls kan voldoen nie ten opsigte van sowel die getal, posisie, afstand of sektor van sigbaarheid van ligte of figure as die plasing en kenmerke van die toerusting vir geluidseine, moet sodanige vaartuig voldoen aan sodanige ander bepalinge met betrekking tot sowel die getal, posisie, afstand of sektor van sigbaarheid van ligte of figure as die plasing en kenmerke van die toerusting vir geluidseine as wat sy Regering bepaal het die naaste moontlike voldoening aan hierdie Reëls ten opsigte van daardie vaartuig is.

REËL 2***Verantwoordelikheid***

(a) Niks in hierdie Reëls verontskuldig enige vaartuig, of die eienaar, gesagvoerder of bemanning daarvan, van die gevolge van enige versuim om aan hierdie Reëls te voldoen, of van die nalaat van enige voorsorgmaatreël wat vereis word deur die gewone gebruik onder seemanne of deur die spesiale omstandighede van die geval nie.

(b) By die uitleg en nakoming van hierdie Reëls moet al die gevare van navigasie en botsings en enige spesiale omstandighede, insluitende die tekortkominge van die betrokke vaartuie wat 'n afwyking van die Reëls noodsaaklik kan maak ten einde onmiddellike gevaar te vermy, behoorlik in ag geneem word.

REËL 3***Algemene woordskrywings***

Vir die doel van hierdie Reëls, tensy die samehang anders aandui:

- (a) omvat die woord "vaartuig" elke soort watervaartuig, met inbegrip van nie-verplasende tuie, VIG-tuie en seevliegtuie, wat as 'n vervoermiddel op water gebruik word of kan word;
- (b) beteken die terms "kragaangedrewe vaartuig" enige vaartuig wat deur masjinerie aangedryf word;
- (c) beteken die woord "seilvaartuig" enige vaartuig wat onder seil is, mits aandryfmasjinerie, as dit daarmee toegerus is, nie in gebruik is nie;
- (d) beteken die term "'n vaartuig besig met visvang" enige vaartuig wat visvang met nette, lyne, treilnette of enige ander visvangapparaat wat maneuvreerbaarheid beperk, maar omvat nie 'n vaartuig wat visvang met sleepline of ander visvangapparaat wat nie maneuvreerbaarheid beperk nie;
- (e) omvat die woord "seevliegtuig" enige vliegtuig wat ontwerp is om water te maneuvreer;
- (f) beteken die term "onbestuurbare vaartuig" 'n vaartuig wat as gevolg van 'n buitengewone omstandigheid nie kan maneuvreer soos wat by hierdie Reëls vereis word nie, en wat dus nie uit die pad van 'n ander vaartuig kan bly nie;
- (g) beteken die term "vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid" 'n vaartuig waarvan die maneuvreerbaarheid soos vereis by hierdie Reëls uit die aard van sy werk beperk is en wat dus nie uit die pad van ander vaartuie kan bly nie. Die uitdrukking "vaartuie met beperkte maneuvreerbaarheid" sluit die volgende in, maar is nie daartoe beperk nie:
 - (i) 'n Vaartuig besig met die lê, versiening of ophig van 'n navigasiemerk, onderseekabel of pypleiding;
 - (ii) 'n vaartuig besig met baggerwerk, opmetingswerk of onderwaterwerksaamhede;
 - (iii) 'n vaartuig besig met aanvullingswerk of die oorplasing van persoon, proviand of vrag terwyl dit varende is;
 - (iv) 'n vaartuig besig met die lansering of herwinning van lugvaartuie;
 - (v) 'n vaartuig besig met mynopruiing;

- (vi) 'n vaartuig besig met sleepwerk waardeur die vermoë van die sleepvaartuig en sy sleep om van hulle koers af te wyk, erg beperk word;
- (h) beteken die uitdrukking "vaartuig beperk deur sy diepgang" 'n kragaangedrewe vaartuig waarvan die vermoë om af te wyk van die koers wat hy volg, as gevolg van sy diepgang in verhouding tot die beskikbare diepte en wydte bevaarbare water ernstig beperk word;
- (i) beteken die woord "varende" dat die vaartuig nie voor anker lê of aan land vasgemeer is of gestrand het nie;
- (j) beteken die woorde "lengte" en "breedte" van 'n vaartuig sy totale lengte en grootste breedte;
- (k) word vaartuie geag in sig van mekaar te wees slegs wanneer die een met die oog vanaf die ander waargeneem kan word;
- (l) beteken die term "beperkte sigbaarheid" enige toestand waarin sigbaarheid beperk word deur mis, newel, vallende sneeu, swaar reënbuie, sandstorms of enige ander dergelike oorsake; en
- (m) beteken die term "Vlerk-in-Grond (VIG)-tuig" 'n multimodale tuig wat, in sy hoofbedryfsmodus, na aan die oppervlak vlieg deur van oppervlakeffekwerking gebruik te maak.

DEEL B

STUUR- EN VAARREËLS

AFDELING I—OPTREDE VAN VAARTUIE IN ENIGE SIGBAARHEIDSTOESTAND

REËL 4

Toepassing

Reëls in hierdie Afdeling is van toepassing in enige sigbaarheids-toestand.

REËL 5

Uitkyk

Elke vaartuig moet te alle tye 'n behoorlike uitkyk in stand hou deur gesig en gehoor asook deur alle beskikbare middele wat in die heersende omstandighede en toestande toepaslik is om sodoende 'n volle waardering van die situasie en van die botsingsrisiko te maak.

REËL 6

Veilige snelheid

Elke vaartuig moet te alle tye teen 'n veilige snelheid vaar sodat hy behoorlike en doeltreffende stappe kan doen om 'n botsing te vermy en binne 'n afstand geskik in die heersende omstandighede en toestande tot stilstand gebring te word.

By die bepaling van 'n veilige snelheid moet die volgende faktore onder meer in aanmerking geneem word:

- (a) Deur alle vaartuie:
 - (i) die sigbaarheidstoestand;
 - (ii) die verkeersdigtheid, met inbegrip van konsentrasies vissersvaartuie of enige ander vaartuie;
 - (iii) die maneuvreerbaarheid van die vaartuie met spesiale aandag aan stilhouafstand en draaivermoë in die heersende toestande;
 - (iv) snags die aanwesigheid van agtergrondlig soos die van kusligte of veroorsaak deur terugstrooiing van sy eie ligte;
 - (v) die toestand van die wind, see en seestrome, en die nabyheid van navigasiegevaare;
 - (vi) die diepgang in verhouding tot die beskikbare diepte van die water.
- (b) Bykomend, deur vaartuie met werkende radar:
 - (i) die eienskappe, doeltreffendheid en beperkings van die radaruitrusting;
 - (ii) enige beperkings as gevolg van die radarafstandskaal in gebruik;
 - (iii) die uitwerking van die seetoestand, die weer en ander interferensiebronne op die radaropsporing;
 - (iv) die moontlikheid dat klein vaartuie, ys en ander drywende voorwerpe nie deur radar op 'n toereikende afstand opgespoor kan word nie;
 - (v) die getal vaartuie deur radar opgespoor, hulle ligging en beweging;
 - (vi) die noukeuriger waardering van die sigbaarheid wat moontlik kan wees wanneer radar gebruik word, om die afstand van vaartuie of ander voorwerpe in die omgewing te bepaal.

REËL 7

Botsingsrisiko

(a) Alle vaartuie moet gebruik maak van alle beskikbare middele wat in die heersende omstandighede en toestande toepaslik is om te bepaal of die risiko van 'n botsing bestaan. Indien daar enige twyfel is, moet sodanige risiko geag word wel te bestaan.

(b) Daar moet behoorlik gebruik gemaak word van die radaruitrusting indien die vaartuig daarmee toegerus is en dit funksioneer. Dit moet insluit: langafstandradarwaarneming om vroegtydige waarskuwing te bekom van 'n botsingsrisiko en radarstipping of gelykwaardige sistematiese waarneming van opgespoorde voorwerpe.

(c) Afleidings mag nie op grond van karige inligting, veral karige radarinligting, gemaak word nie.

(d) Om te bepaal of 'n botsingsrisiko bestaan, moet onder andere die volgende oorwegings in berekening gebring word:

- (i) so 'n risiko word geag te bestaan indien die kompaspeiling van 'n naderende vaartuig nie aanmerklik verander nie;

- (ii) so 'n risiko ka soms wel bestaan slegs al is daar 'n aanmerklike peilingverandering, veral wanneer 'n baie groot vaartuig of 'n sleep of 'n vaartuie op kort afstand genader word.

REËL 8

Stappe om 'n botsing te vermy

(a) Alle stappe wat gedoen word om 'n botsing te vermy, moet in ooreenstemming met die Reëls van hierdie Deel gedoen word en moet, indien die omstandighede van die geval dit toelaat, positief wees en vroegtydig en met behoorlike inagneming van die vereistes van goeie seemanskap uitgevoer word.

(b) Enige verandering van koers en/of snelheid om 'n botsing te vermy, moet, indien die omstandighede van die geval dit toelaat, groot genoeg wees om geredelik sigbaar en opvallend te wees vir 'n ander vaartuig wat dit visueel of met radar waarneem. 'n Reeks klein koers- en snelheidsveranderings moet liefers vermy word.

(c) Indien daar genoeg seeruumte is, kan 'n verandering van koers alleen die doeltreffende stap wees om nabyvaart te vermy, mits dit vroegtydig gedoen word, dit aansienlik is en dit nie nabyvaart met 'n ander vaartuig tot gevolg het nie.

(d) Die stappe wat gedoen word om 'n botsing met 'n ander vaartuig te vermy, moet van so 'n aard wees dat die ander vaartuig op 'n veilige afstand omseil word. Die doeltreffendheid van so 'n stap moet sorgvuldig gekontroleer word totdat die ander vaartuie finaal verby en weg is.

(e) Indien dit nodig blyk ten einde 'n botsing te vermy of meer tyd nodig is om die situasie in oënskyn te neem, moet die vaartuig sy snelheid verminder of tot stilstand kom deur sy aandrywingsmiddele te stop of in trurat te plaas.

(f) (i) 'n Vaartuig wat ingevolge enige van hierdie Reëls nie die deurvaart of veilige deurvaart van 'n ander vaartuie mag belemmer nie moet, na gelang van die omstandighede van die geval, vroegtydig stappe doen ten einde genoeg seeruumte te laat vir die veilige deurvaart van die ander vaartuig.

(ii) 'n Vaartuig wat die deurvaart of veilige deurvaart van 'n ander vaartuig nie mag belemmer nie word nie onthef van die verantwoordelikheid wanneer hy die ander vaartuig op so 'n wyse nader dat daar 'n botsingsrisiko bestaan nie en moet, wanneer stappe gedoen word, die stappe wat deur die Reëls van hierdie Deel vereis mag word, ten volle in ag neem.

(iii) 'n Vaartuig waarvan die deurvaart nie belemmer moet word nie is ten volle verplig om die Reëls van hierdie Deel na te kom wanneer die twee vaartuie mekaar op so 'n wyse nader dat daar 'n botsingsrisiko bestaan.

REËL 9

Smal kanale

(a) 'n Vaartuig wat voortbeweeg in die loop van 'n smal kanaal of vaarwater moet so na moontlik aan die buitekant van die kanaal wat aan sy stuurboordkant lê, vaar as wat veilig en doenlik is.

(b) 'n Vaartuig korter as 20 meter of 'n seilvaartuig mag nie die deurvaart van 'n vaartuig wat alleen in 'n smal kanaal of vaarwater veilig kan vaar, hinder nie.

(c) 'n Vaartuig besig met visvang mag nie die deurvaart van enige ander vaartuig wat in 'n smal kanaal of vaarwater vaar, hinder nie.

(d) 'n Vaartuig mag nie 'n smal kanaal of vaarwater kruis indien die kruising die deurvaart van 'n ander vaartuig wat alleen in sodanige kanaal of vaarwater veilig kan vaar, hinder nie. Laasgenoemde vaartuig kan die geluidsein voorgeskryf in Reël 34(d) gebruik, indien hy enigsins twyfel oor die voorneme van die vaartuig wat die kanaal kruis.

(e) (i) In 'n smal kanaal of vaarwater, wanneer een vaartuig 'n ander kan verbysteeke slegs indien die vaartuig wat verbygesteeke word, stappe moet doen om veilige verbyvaart moontlik te maak, moet die vaartuig wat wil verbysteeke sy bedoeling laat blyk deur die toepaslike sein te gee soos in Reël 34(c)(i). Die voorste vaartuig moet indien hy toestem, die toepaslike sein gee soos voorgeskryf in Reël 34(c)(ii) en dan stappe doen vir veilige verbyvaart. Indien hy twyfel, kan hy die seine gee soos voorgeskryf in Reël 34(d).

(ii) Hierdie Reël onthef nie die verbysteker van sy verantwoordelikheid ingevolge Reël 13 nie.

(f) 'n Vaartuig wat 'n draai of 'n gebied van smal kanaal of vaarwater nader waar ander vaartuie deur hindernisse tussenin verberg kan word, moet besonder waaksaam en versigtig vaar en die toepaslike sein gee soos voorgeskryf in Reël 34(e).

(g) Enige vaartuig moet, indien die omstandighede dit toelaat, dit vermy om in 'n smal kanaal anker te gooi.

REËL 10

Verkeersverdelingskemas

(a) Hierdie Reël is van toepassing op verkeersverdelingskemas wat deur die Organisasie aangeneem is en onthef geen vaartuig van sy verantwoordelikheid ingevolge enige ander Reël nie.

(b) 'n Vaartuig wat 'n verkeersverdelingskema gebruik, moet:

- (i) voortbeweeg in die toepaslike verkeersbaan in die algemene rigting van die verkeersvloeï in daardie baan;
- (ii) sover doenlik wegbly van 'n verkeersverdelingslyn of -verdelingsone;
- (iii) normaalweg by 'n verkeersbaan aansluit of dit verlaat by die aansluitingspunt, maar indien hy van die een of die ander kant by 'n baan aansluit of dit verlaat, moet die hoek met die algemene rigting van die verkeersvloeï so klein doenlik wees.

(c) 'n Vaartuig moet dit so ver doenlik vermy om verkeersbane te kruis, maar indien hy moet, moet hy op 'n koers so na moontlik reghoekig met die algemene rigting van die verkeersvloeï kruis.

(d) (i) 'n Vaartuig mag nie 'n kusverkeersone gebruik wanneer hy die toepaslike verkeersbaan binne die aangresende verkeersverdelingskema met veiligheid kan gebruik nie. Vaartuie korter as 20 meter, seilvaartuie en vaartuig wat besig is met visvang mag egter die kusverkeersone gebruik.

(ii) Ondanks subparagraaf (d)(i) mag 'n vaartuig 'n kusverkeersone gebruik wanneer hy onderweg is na of van 'n hawe, see-installasie of -struktuur, loodsstasie of enige ander plek geleë binne die kusverkeersone, of om onmiddellike gevaar te vermy.

(e) Geen vaartuig, uitgesonderd 'n kruisingsvaartuig of 'n vaartuig wat by 'n baan aansluit of dit verlaat, mag normaalweg 'n verdelingsone binnegaan of kruis nie, uitgesonderd:

(i) in gevalle van nood om die onmiddellike gevaar af te weer;

(ii) om binne 'n verdelingsone vis te vang.

(f) 'n Vaartuig moet binne gebiede naby die eindpunte van verkeersverdelingskemas met groot versigtigheid vaar.

(g) 'n Vaartuig moet sover doenlik nie in 'n verkeersverdelingskema of in die omgewing van die eindpunte daarvan anker gooi nie.

(h) 'n Vaartuig wat nie van 'n verkeersverdelingskema gebruik maak nie, moet dit sover as wat dit vir hom doenlik is, vermy.

(i) 'n Vaartuig wat besig is om vis te vang, mag nie die deurvaart van enige vaartuig wat 'n verkeersbaan volg, hinder nie.

(j) 'n Vaartuig van minder as 20 meter of 'n seilvaartuig mag nie die veilige deurvaart van 'n kragaangedrewe vaartuig wat 'n verkeersbaan volg, hinder nie.

(k) 'n Vaartuig waarvan die maneuvreerbaarheid beperk is wanneer dit besig is met 'n operasie wat vaartveiligheid in 'n verkeersverdelingskema moet verseker, is vrygestel van die nakoming van hierdie Reël in die mate waarin dit nodig is om die operasie uit te voer.

(l) 'n Vaartuig waarvan die maneuvreerbaarheid beperk is wanneer dit in 'n verkeersverdelingskema besig is met die lê, versiening of ophang van 'n ondersese kabel, is vrygestel van die nakoming van hierdie Reël in die mate waarin dit nodig is om die operasie uit te voer.

AFDELING II—OPTREDE VAN VAARTUIE IN SIG VAN MEKAAR

REËL 11

Toepassing

Die Reëls in hierdie Afdeling is van toepassing op vaartuie wat in sig is van mekaar.

REËL 12

Seilvaartuie

(a) Wanneer twee seilvaartuie mekaar nader en hulle dalk in 'n botsing betrokke kan raak, moet een van hulle soos volg uit die pad van die ander bly:

(i) indien beide vaartuie die wind van verskillende kante kry, moet die vaartuig met die wind van sy bakboordkant uit die pad bly van die ander een;

(ii) indien beide vaartuie die wind van dieselfde kant kry, moet die vaartuig aan die loefkant uit die pad bly van die vaartuig aan die lykant;

(iii) indien 'n vaartuig met die wind van die bakboordkant 'n ander vaartuig bo die wind gewaar en nie kan vasstel of die ander vaartuig die wind van die bakboord- of stuurboordkant het nie, moet hy uit die pad bly van die ander vaartuig.

(b) By die toepassing van hierdie Reël is die loefkant die kant teenoor die kant waarvan die grootseil gevoer word of, in die geval van 'n vierkantgetuigde skip, die kant teenoor die kant waarin die grootste langsskeepseil gevoer word.

REËL 13

Verbysteek

(a) Ondanks enige bepaling van die Reëls van Deel B, Afdelings I en II, moet 'n vaartuig wat 'n ander verbysteek, uit die pad bly van die vaartuig wat verbygesteek word.

(b) Een vaartuig steek 'n ander verby wanneer hy die nader uit 'n rigting meer as 22,5 grade agter sy dwarste, dit wil sê in so 'n posisie ten opsigte van die vaartuig wat hy verbysteek, dat hy snags nie een van daardie vaartuig se kantligte kan sien nie, maar slegs die heklig.

(c) Indien 'n vaartuig twyfel of hy 'n ander verbysteek, moet hy aanneem dat dit wel die geval is en dienoreenkomstig handel.

(d) Geen latere verandering van die peiling tussen die twee vaartuie maak die vaartuig wat besig is om die ander verby te steek, 'n vaartuig wat die ander vaartuig kruis binne die betekenis van hierdie Reëls, of onthef hom van sy verpligting om weg te bly van die verbygesteekte vaartuig tot tyd en wyl hy finaal verby en uit die pad is nie.

REËL 14

Die tromp-op situasie

(a) Wanneer twee kragaangedrewe vaartuie mekaar tromp-op of byna tromp-op nader sodat die risiko van 'n botsing bestaan, moet elke vaartuig sy koers na stuurboord verander sodat hulle mekaar aan hulle bakboordkante sal verbygaan.

(b) So 'n situasie word geag te bestaan wanneer die een vaartuig of ander voor hom of naastenby voor hom gewaar en snags die masligte van die ander in lyn of amper in lyn of albei die kantligte van die ander kan sien, en bedags wanneer 'n soortgelyke situasie hom voordoën.

(c) Indien 'n vaartuig twyfel of so 'n situasie bestaan, moet hy aanneem dat dit wel die geval is en dienoreenkomstig handel.

REËL 15

Die kruisingsituasie

Wanneer twee kragaangedrewe vaartuie mekaar kruis sodat daar die risiko van 'n botsing bestaan, moet die vaartuig wat die ander vaartuig aan sy stuurboordsy het, uit die pad bly en, indien die omstandighede dit toelaat, nie voor die ander vaartuig kruis nie.

REËL 16***Optrede deur vaartuig wat padgee***

Elke vaartuig wat uit die pad van 'n ander vaartuig moet bly, moet sover moontlik vroegtydige en aansienlike stappe doen om ver uit die pad van die ander vaartuig te bly.

REËL 17***Optrede van die vaartuig wat standhou***

(a) (i) Wanneer een van twee vaartuie uit die pad moet bly, moet die ander vaartuig sy koers en snelheid handhaaf.

(ii) Laasgenoemde vaartuig kan egter stappe doen om 'n botsing slegs deur sy maneuvrering te vermy sodra dit vir hom blyk dat die vaartuig wat moet padgee, nie die toepaslike stappe ooreenkomstig hierdie Reëls doen nie.

(b) Wanneer, om enige rede, die vaartuig wat sy koers en snelheid moet handhaaf, hom so naby die ander vaartuig bevind dat 'n botsing nie slegs deur die optrede van die vaartuig wat padgee vermy kan word nie, moet hy die beste stappe moontlik doen om 'n botsing te vermy.

(c) 'n Kragaangedrewe vaartuig wat stappe doen in 'n kruisingsituasie ooreenkomstig paragraaf (a)(ii) van hierdie Reël ter vermyding van 'n botsing met 'n ander kragaangedrewe vaartuig, moet, indien die omstandighede van die geval dit toelaat, nie van koers verander na bakboord vir 'n vaartuig wat aan sy bakboordkant is nie.

(d) Hierdie Reël onthef nie die vaartuig wat padgee van sy verantwoordelikheid om uit die pad te bly nie.

REËL 18***Verantwoordelikhede tussen vaartuie***

Uitgesonderd waar Reëls 9, 10 en 13 anders vereis, moet:

(a) 'n Kragaangedrewe vaartuig wat varende is, uit die pad bly van:

- (i) 'n onbestuurbare vaartuig;
- (ii) 'n vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid;
- (iii) 'n vaartuig besig met visvang;
- (iv) 'n seilvaartuig.

(b) 'n Seilvaartuig wat varende is, uit die pad bly van:

- (i) 'n onbestuurbare vaartuig;
- (ii) 'n vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid;
- (iii) 'n vaartuig besig met visvang.

(c) 'n Vaartuig besig met visvang terwyl hy varende is, sover moontlik uit die pad bly van:

REËL 22***Sigbaarheid van ligte***

Die ligte voorgeskryf in hierdie Reëls, moet die sterkte voorgeskryf in Artikel 8 van Aanhangsel I by hierdie Regulasies hê en moet sigbaar wees op die volgende minimum afstande:

- (a) Op vaartuie van 50 meter of langer:
 - 'n mastoplig, 6 myl;
 - 'n kantlig, 3 myl;
 - 'n heklig, 3 myl;
 - 'n sleeplig, 3 myl;
 - 'n wit, rooi, groen of geel rondomlig, 3 myl.
- (b) Op vaartuie van 12 meter of langer maar korter as 50 meter:
 - 'n mastoplig, 5 myl uitgesonderd as die vaartuig korter as 20 meter is, dan 3 myl;
 - 'n kantlig, 2 myl;
 - 'n heklig, 2 myl;
 - 'n sleeplig, 2 myl;
 - 'n wit, rooi, groen, of geel rondomlig, 2 myl.
- (c) Op vaartuie korter as 12 meter:
 - 'n mastoplig, 2 myl;
 - 'n kantlig, 1 myl;
 - 'n heklig, 2 myl;
 - 'n sleeplig, 2 myl;
 - 'n wit, rooi, groen of geel rondomlig, 2 myl.
- (d) Op onopvallende vaartuie wat gedeeltelik onder die water is of op voorwerpe wat gesleep word:
 - 'n wit rondomlig, 3 myl.

REËL 23***Varende kragaangedrewe vaartuie***

- (a) 'n Varende kragaangedrewe vaartuig moet die volgende vertoon:
 - (i) 'n mastoplig voor;
 - (ii) 'n tweede mastoplig agter en hoër as die mastoplig voor, behalwe dat 'n vaartuig korter as 50 meter nie verplig is om sodanige lig te vertoon nie, maar dit wel kan doen;
 - (iii) kantligte;

(iv) 'n heklik.

(b) 'n Kussingtuig wat gebruik word in die nie-verplasingsmodus moet, afgesien van die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël, 'n geel flitsende rondomlig vertoon.

(c) 'n VIG-tuig moet, slegs by opstyging, landing en in vlug naby die oppervlak, benewens die ligte in paragraaf (a) van hierdie Reël voorgeskryf, 'n flitsende rooi rondomlig met hoë intensiteit vertoon.

(ii) 'n Kragaangedrewe vaartuig korter as 7 meter waarvan die maksimum snelheid nie 7 knope oorskry nie kan, in plaas van die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël, 'n wit rondomlig vertoon en moet, indien dit doenlik is, ook kantligte vertoon.

(iii) Die mastoplig of wit rondomlig op 'n kragaangedrewe vaartuig korter as 12 meter kan weg van die langsmidskeepse lyn van die vaartuig af geplaas word indien dit nie doenlik is om die ligte op die lyn te plaas nie, mits die kantligte tot een lantern verenig word wat op die langsmidskeepse lyn van die vaartuig gevoer word of so na moontlik in dieselfde langsmidskeepse lyn as die mastoplig of die wit rondomlig.

REËL 24

Sleep en stoot

(a) 'n Kragaangedrewe vaartuig wat 'n ander vaartuig sleep, moet die volgende vertoon:

(i) in die plek van die lig voorgeskryf in Reël 23(a)(i) of (a)(ii), twee mastopligte in 'n vertikale lyn. Wanneer die lengte van die sleep 200 meter oorskry, gemeet vanaf die hek van die sleepvaartuig tot by die agterkant van die sleep, moet drie sodanige ligte in 'n vertikale lyn vertoon word;

(ii) kantligte;

(iii) 'n heklik;

(iv) 'n sleeplig in 'n vertikale lyn bokant die heklik;

(v) wanneer die sleep langer as 200 meter is, 'n diamantfiguur waar dit die beste gesien kan word.

(b) Wanneer 'n vaartuig wat stoot en die vaartuig wat vorentoe gestoor word, so verbind is dat hulle 'n saamgestelde eenheid vorm, moet hulle as 'n kragaangedrewe vaartuig beskou word en die ligte voorgeskryf in Reël 23, vertoon.

(c) Wanneer 'n kragaangedrewe vaartuig vorentoe stoot of sleepwerk langsaan doen, uitgesonderd in die geval van 'n saamgestelde eenheid, moet hy die volgende vertoon:

(i) in plaas van die lig voorgeskryf in Reël 23(a)(i) of (a)(ii), twee mastopligte in 'n vertikale lyn;

(ii) kantligte;

(iii) 'n heklik.

(d) 'n Kragaangedrewe vaartuig waarop paragraaf (a) of (c) van hierdie Reël van toepassing is, moet ook aan Reël 23(a)(ii) voldoen.

(e) 'n Vaartuig of voorwerp wat gesleep word, uitgesonderd die in paragraaf (g) van hierdie Reël genoem, moet die volgende vertoon:

- (i) kantligte;
- (ii) 'n heklik;
- (iii) wanneer die sleep langer as 200 meter is, 'n diamantfiguur waar dit die beste gesien kan word.

(f) Met dien verstande dat enige aantal vaartuie wat langsaan gesleep of in 'n groep gestoot word soos een vaartuig belig moet wees, moet:

- (i) 'n vaartuig wat vorentoe gestoot word en wat nie deel van 'n saamgestelde eenheid is nie, aan die voorkant kantligte vertoon; en
- (ii) 'n vaartuig wat langsaan gesleep word, 'n heklik en, aan die voorkant, bogligte vertoon.

(g) 'n Onopvallende vaartuig of voorwerp wat gedeeltelik onder die water is, of 'n kombinasie van sodanige vaartuie of voorwerpe wat gesleep word, moet die volgende vertoon:

- (i) indien dit smaller as 25 meter is, een wit rondomlig op of naby die voerpunt en een op of naby die agterstewe, met die uitsondering dat 'n dracone nie 'n lig op of naby die voerpunt hoef te vertoon nie;
- (ii) indien dit 25 meter breed of breër is, twee addisionele wit rondomligte op of naby die breedste deel;
- (iii) indien dit langer as 100 meter is, addisionele wit rondomligte tussen die ligte voorgeskryf in subparagrafe (i) en (ii) sodat die afstand tussen die ligte nie meer as 100 meter is nie;
- (iv) 'n diamantfiguur op of naby die agterste punt van die laaste vaartuig of voorwerp wat gesleep word en, indien die sleep langer as 200 meter is, 'n addisionele diamantfiguur waar dit die beste gesien kan word en wat so ver vorente geleë is as wat moontlik is.

(h) Indien dit om die een of ander grondige rede ondoenlik is vir 'n vaartuig of 'n voorwerp wat gesleep word om die ligte of figure voorgeskryf in paragraaf (e) of (g) te vertoon, moet alle moontlike maatreëls getref word om die vaartuig of die voorwerp wat gesleep word te verlig of ten minste die aanwesigheid van sodanige vaartuig of voorwerp aan te toon.

(i) Indien dit om die een of ander grondige rede ondoenlik is vir 'n vaartuig wat gewoonlik nie voorwerpe sleep nie om die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) of (c) te vertoon, word daar nie van sodanige vaartuig vereis om daardie ligte te vertoon wanneer dit besig is om 'n ander vaartuig wat in nood verkeer of andersins hulp nodig het, te sleep nie. Alle moontlike maatreëls moet getref word om die aard van die verband tussen die sleepvaartuig en die vaartuig wat gesleep word aan te dui soos deur Reël 36 gemagtig, in besonder deur die sleptou te verlig.

REËL 25

Varende seilvaartuie en vaartuie met roeivaart

(a) 'n Varende seilvaartuig moet die volgende vertoon:

- (i) kantligte;

(ii) 'n heklik.

(b) Op 'n seilvaartuig korter as 20 meter kan die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël gekombineer word in een lantern wat op of na aan die top van die mas gevoer word waar dit die beste gesien kan word.

(c) 'n Varende seilvaartuig kan, benewens die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël, op of na aan die top van die mas ook twee rondomligte in 'n vertikale lyn vertoon, waarvan die boonste een rooi en die onderste een groen moet wees, maar hierdie ligte mag nie saam met die gekombineerde lantern soos toegelaat by paragraaf (b) van hierdie Reël vertoon word nie.

(d) (i) 'n Seilvaartuig korter as 7 meter moet indien doenlik die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) of (b) van hierdie Reël vertoon, maar indien hy dit nie doen nie, moet hy 'n elektriese flitslig of 'n brandende lantern wat 'n wit lig gee byderhand hê wat vroegtydig genoeg vertoon moet word om 'n botsing te voorkom.

(ii) 'n Vaartuig met roeivaart kan die ligte in hierdie Reël voorgeskryf vir seilvaartuie vertoon, maar indien hy dit nie doen nie, moet hy 'n elektriese flitslig of 'n brandende lantern wat 'n wit lig gee byderhand hê wat vroegtydig genoeg vertoon moet word om 'n botsing te voorkom.

(e) 'n Vaartuig onder seil wat ook deur masjinerie aangedryf word, moet voor, waar dit die beste gesien kan word, 'n kegelfiguur met die punt na onder vertoon.

REËL 26

Vissersvaartuie

(a) 'n Vaartuig besig met visvang mag, of hy vaar of voor anker lê, slegs die ligte en figure vertoon wat in hierdie Reël voorgeskryf word.

(b) 'n Vaartuig wat met treilvisvang besig is, waarby bedoel word die sleep van 'n sleepnet of enige ander toestel wat vir visvang gebruik word deur die water, moet die volgende vertoon:

- (i) twee rondomligte in 'n vertikale lyn, waarvan die boonste een groen en die onderste een wit moet wees, of 'n figuur bestaande uit twee kegels met hul punte bymekaar in 'n vertikale lyn, die een bo die ander;
- (ii) 'n mastoplig agter en hoër as die groen rondomlig; 'n vaartuig korter as 50 meter is nie verplig om so 'n lig te vertoon nie, maar kan as hy wil;
- (iii) wanneer hy vaartloop deur die water, benewens die ligte voorgeskryf in dié paragraaf, ook kantligte en 'n heklik.

(c) 'n Vaartuig besig met visvang, uitgesonderd treilvisvang, moet die volgende vertoon:

- (i) twee rondomligte in 'n vertikale lyn, waarvan die boonste een rooi en die onderste een wit moet wees of 'n figuur bestaande uit twee kegels met hul punte bymekaar in 'n vertikale lyn, die een bo die ander;
- (ii) wanneer daar vistuig verder as 150 meter horisontaal vanaf die vaartuig strek, 'n wit rondomlig of 'n kegel met sy punt na bo in die rigting van die tuig gekeer;

(iii) wanneer hy vaartloop deur die water, benewens die ligte voorgeskryf in dié paragraaf, ook kantligte en 'n heklik.

(d) Die addisionele seine soos beskryf in Aanhangsel II by hierdie Regulasies is van toepassing op 'n vaartuig besig met visvang in die nabyheid van ander vaartuie besig met visvang.

(e) 'n Vaartuig wat nie besig is met visvang nie, mag nie die ligte of figure voorgeskryf in hierdie Reël vertoon nie, maar alleen die wat voorgeskryf is vir 'n vaartuig van sy lengte.

REËL 27

Onbestuurbare vaartuie of vaartuie met beperkte maneuvreerbaarheid

(a) 'n Onbestuurbare vaartuig moet die volgende vertoon:

- (i) twee rooi rondomligte in 'n vertikale lyn waar hulle die beste gesien kan word;
- (ii) twee balle of soortgelyke figure in 'n vertikale lyn waar hulle die beste gesien kan word;
- (iii) wanneer hy vaartloop deur die water, afgesien van die ligte in hierdie paragraaf voorgeskryf, kantligte en 'n heklik.

(b) 'n Vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid uitsonderd 'n vaartuig wat besig is met mynopruiing, moet die volgende vertoon:

- (i) drie rondomligte in 'n vertikale lyn waar hulle die beste gesien kan word. Die boonste lig en die onderste lig moet rooi wees en die middelste lig moet wit wees;
- (ii) drie figure in 'n vertikale lyn waar hulle die beste gesien kan word. Die boonste en onderste van hierdie figure moet balle wees en die middelste een moet 'n diamantvorm hê;
- (iii) wanneer hy vaartloop deur die water, benewens die ligte voorgeskryf in subparagraaf (i), 'n mastoplig of -ligte; kantligte en 'n heklik;
- (iv) wanneer hy voor anker lê, benewens die ligte en figure in subparagraawe (i) en (ii) voorgeskryf, ook die lig, ligte of figuur voorgeskryf in Reël 30.

(c) 'n Kragaangedrewe vaartuig wat besig is met sleepwerk waardeur die vermoë van die sleepvaartuig en sy sleep om van hulle koers af te wyk, erg beperk word, moet benewens die ligte en figure voorgeskryf in Reël 24(a) ook die ligte en figure voorgeskryf in subparagraaf (b)(i) en (ii) van hierdie Reël vertoon.

(d) 'n Vaartuig wat besig is met baggerwerk of onderwaterwerksaamhede moet, wanneer sy maneuvreerbaarheid beperk is, ook die ligte en figure voorgeskryf in subparagraaf (b)(i), (ii) en (iii) van hierdie Reël vertoon en moet nogtans ook die volgende vertoon wanneer daar obstruksie bestaan:

- (i) twee rooi rondomligte of twee balle in 'n vertikale lyn om die kant aan te dui waar die obstruksie bestaan;
- (ii) twee groen rondomligte of twee diamantfigure in 'n vertikale lyn om die kant aan te dui waaraan 'n ander vaartuig kan verbykom;
- (iii) wanner hy voor anker lê, die ligte of figure voorgeskryf in hierdie paragraaf in plaas van die ligte of figuur voorgeskryf in Reël 30.

(e) Wanneer die grootte van 'n vaartuig wat met duikwerkzaamhede besig, dit ondoenlik maak om al die ligte en figure in paragraaf (d) van hierdie Reël voorgeskryf, te vertoon, moet die volgende vertoon word:

- (i) drie rondomligte in 'n vertikale lyn waar hulle die beste gesien kan word. Die boonste en onderste lig moet rooi en die middelste lig moet wit wees;
- (ii) 'n styfgespande replika van die Internasionale Kodevlag "A" van minstens 1 meter hoog. Voorsorg moet getref word om te verseker dat dit van alle kante sigbaar is.

(f) 'n Vaartuig wat besig is met mynopruiing moet, benewens die ligte in Reël 23 voorgeskryf vir 'n kragaangedrewe vaartuig of die ligte of figuur in Reël 30 voorgeskryf vir 'n vaartuig wat voor anker lê, na gelang van die geval, ook drie grond rondomligte of drie balle vertoon. Een van hierdie ligte of figure moet naby aan die voormastop en een aan elke punt van die voorry vertoon word. Hierdie ligte of figure waarsku ander vaartuie dat dit gevaarlik is om nader as 1000 meter van die mynopruiingsvaartuig te kom.

(g) Daar word nie van vaartuie korter as 12 meter, uitgesonderd die wat met duikwerkzaamhede besig is, vereis om die ligte en figure in hierdie Reël voorgeskryf, te vertoon nie.

(h) Die seine voorgeskryf in hierdie Reël is nie seine van vaartuie in nood wat hulp nodig het nie. Sodanige seine word in Aanhangsel IV by hierdie Regulasies aangegee.

REËL 28

Vaartuie beperk deur hulle diepgang

'n Vaartuig beperk deur sy diepgang, kan, afgesien van die ligte in Reël 23 voorgeskryf vir kragaangedrewe vaartuie, drie rooi rondomligte in 'n vertikale lyn of 'n silinder vertoon waar hulle die beste gesien kan word.

REËL 29

Loodsvaartuie

(a) 'n Vaartuig wat besig is met loodsdienste moet die volgende vertoon:

- (i) aan of naby die mastop, twee rondomligte in 'n vertikale lyn, waarvan die boonste lig wit en die onderste een rooi moet wees;
- (ii) wanneer hy varende is, ook kantligte en 'n heklik;
- (iii) wanneer hy voor anker lê, benewens die ligte in subparagraaf (i) voorgeskryf, ook die lig, ligte of figuur in Reël 30 voorgeskryf vir vaartuie wat voor anker lê.

(b) 'n Loodsvaartuig moet, wanneer hy nie besig is met loodsdienste nie, die ligte of figure voorgeskryf vir 'n soortgelyke vaartuig van sy lengte vertoon.

REËL 30

Geankerde of gestande vaartuie

(a) 'n Vaartuig wat voor anker lê, moet die volgende vertoon waar dit die beste gesien kan word:

- (i) in die voorskip, 'n wit rondomlig of een bal;
 - (ii) op of naby die agterstewe en laer as die lig voorgeskryf in subparagraaf (i), 'n wit rondomlig.
- (b) 'n Vaartuig korter as 50 meter kan 'n wit rondomlig vertoon waar dit die beste gesien kan word in plaas van die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël.
- (c) 'n Vaartuig wat voor anker lê, kan 'n vaartuig van 100 meter of langer moet ook die beskikbare werk- of soortgelyke ligte gebruik om sy dek te verlig.
- (d) 'n Vaartuig wat gestrand het, moet die ligte vertoon soos voorgeskryf in paragrawe (a) en (b) van hierdie Reël en daarbenewens ook die volgende waar hulle die beste gesien kan word:
- (i) twee rooi rondomligte in 'n vertikale lyn;
 - (ii) drie balle in 'n vertikale lyn.
- (e) Van 'n vaartuig korter as 7 meter wat voor anker lê, maar wat nie in of naby 'n smal kanaal, vaarwater of aanlêplek is of waar ander vaartuie gewoonlik vaar nie, word nie vereis om die ligte en figure te vertoon soos voorgeskryf in paragrawe (a) en (b) van hierdie Reël nie.
- (f) Daar word nie van 'n vaartuig korter as 12 meter wat gestrand het, vereis om die ligte of figure in subparagraaf (d)(i) en (ii) van hierdie Reël voorgeskryf, te vertoon nie.

REËL 31

Seevliegtuie

Indien dit vir 'n seevliegtuig of 'n VIG-tuig ondoenlik is om ligte en figure met die kenmerke of in die posisies voorgeskryf by die Reëls van hierdie Deel te vertoon, moet hy ligte en figure so na moontlik met soortgelyke kenmerke en in soortgelyke posisies vertoon.

DEEL D

GELUID- EN LIGSEINE

REËL 32

Woordskrywings

- (a) Die woord "fluit" beteken enige geluidseintoestel wat in staat is om die voorgeskrewe stote voort te bring en wat voldoen aan die spesifikasies in Aanhangsel III by hierdie Regulasies.
- (b) Die term "kort stoot" beteken 'n stoot wat ongeveer 1 sekonde duur.
- (c) Die term "lang stoot" beteken 'n stoot wat ongeveer 4 tot 6 sekondes duur.

REËL 33***Toerusting vir geluidseine***

(a) 'n Vaartuig van 12 meter of langer moet voorsien wees van 'n fluit, 'n vaartuig van 20 meter of langer moet voorsien wees van 'n klok benewens 'n fluit, en 'n vaartuig van 100 meter of langer moet daarbenewens ook voorsien wees van 'n ghong waarvan die toon en klank nie met dié van die klok verwar kan word nie. Die fluit, klok en ghong moet voldoen aan die spesifikasies vervat in Aanhangel III by hierdie Regulasie. Die klok of die ghong of albei kan vervang word deur ander toerusting wat dieselfde onderskeie klankkwaliteite het, mits die voorgeskrewe seine nog altyd per hand voortbring sal kan word.

(b) Van 'n vaartuig korter as 12 meter word nie vereis om die toerusting vir geluidseine voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël te besit nie, maar indien hy dit nie het nie, moet voorsiening gemaak word vir 'n ander middel om 'n effektiewe geluidsein mee voort te bring.

REËL 34***Manoeuvre- en waarskuwingseine***

(a) Wanneer vaartuie in sig van mekaar is, moet 'n varende kragaangedrewe vaartuig, wanneer hy manoeuvreer soos gemagtig of vereis word by hierdie Reëls, die maneuver aandui deur middel van die volgende seine op sy fluit:

- een kort stoot, wat beteken "Ek verander my koers na stuurboord";
- twee kort stote, wat beteken "Ek verander my koers na bakboord";
- drie kort stote, wat beteken "Ek het agtertoe-aandrywing in werking".

(b) Enige vaartuig kan die fluitseine voorgeskryf in paragraaf (a) van hierdie Reël met ligseine aanvul, wat herhaal kan word so dikwels as dit nodig blyk, terwyl die maneuver uitgevoer word:

(i) hierdie ligseine het die volgende betekenis:

- een flits: "Ek verander my koers na stuurboord";
- twee flitse: "Ek verander my koers na bakboord";
- drie flitse: "Ek het agtertoe-aandrywing in werking";

(ii) die duur van elke flits moet omtrent een sekonde wees, die tydsverloop tussen die flitse omtrent een sekonde en die tydsverloop tussen opeenvolgende seine minstens tien sekondes;

(iii) die lig wat vir die seine gebruik word, moet, indien verskaf, 'n wit rondomlig wees, moet minstens 5 myl ver sigbaar wees en moet voldoen aan die bepalings van Aanhangel I by hierdie Regulasies.

(c) Wanneer in sig van mekaar in 'n smal kanaal of vaarwater:

(i) moet 'n vaartuig wat 'n ander wil verbystek, ooreenkomstig Reël 9(e)(i) sy voorneme deur die volgende fluitseine te kenne gee:

- twee lang stote gevolg deur een kort stoot, wat beteken "Ek is van plan om jou aan jou stuurboordkant verby te steek";

twee lang stote gevolg deur twee kort stote, wat beteken "Ek is van plan om jou aan jou bakboordkant verby te steek";

- (ii) die vaartuig wat verbygesteek word en wat handel volgens Reël 9(e)(i), moet toestemming gee deur die volgende sein op sy fluit:

—een lang, een kort, een lang en een kort stoot, in daardie volgorde.

(d) Wanneer vaartuie in sig van mekaar, mekaar nader en enige vaartuig om die een of ander rede nie verstaan wat die ander een beoog of doen nie, of twyfel of genoegsame stappe deur die ander gedoen is om 'n botsing te vermy, moet die vaartuig waarby die twyfel bestaan onmiddellik blyke gee van sodanige twyfel deur minstens vyf kort vinnige stote op sy fluit te gee. Dié sein kan aangevul word deur 'n ligsein van minstens vyf vinnige kort flitse.

(e) 'n Vaartuig wat 'n draai of 'n gebied van 'n kanaal of vaarwater nader waar ander vaartuie deur hindernisse tussenin verberg kan word, moet een lang stoot gee. Sodanige sein moet dan beantwoord word met 'n lang stoot deur enige naderende vaartuig binne gehoorafstand om die draai of agter die hindernis tussenin.

(f) Indien 'n vaartuig met fluite toegerus is op 'n afstand van groter as 100 meter van mekaar, moet net een van die fluite vir maneuvreer- en waarskuwingseine gebruik word.

REËL 35

Geluidseine in beperkte sigbaarheid

Binne of naby 'n gebied met 'n beperkte sigbaarheid, hetsy bedags of snags, moet die seine voorgeskryf in hierdie Reël soos volg gebruik word:

- (a) Kragaangedrewe vaartuie wat vaartloop deur die water moet met tussenpose van hoogstens twee minute 'n lang stoot gee.
- (b) 'n Varende kragaangedrewe vaartuig wat tot stilstand gebring is en nie vaartloop deur die water nie, moet met tussenpose van hoogstens 2 minute twee lang stote gee met 'n poos van ongeveer twee sekondes na mekaar.
- (c) 'n Onbestuurbare vaartuig, 'n vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid, 'n vaartuig beperk deur sy diepgang, 'n seilvaartuig, 'n vaartuig besig met visvang en 'n vaartuig besig om 'n ander te sleep of te stoot, moet, in plaas van die seine voorgeskryf in paragraaf (a) of (b) van hierdie Reël, met tussenpose van hoogstens twee minute, drie stote na mekaar gee, naamlik een lang stoot gevolg deur twee kort stote.
- (d) 'n Vaartuig wat voor anker lê terwyl daar visgevang word, en 'n vaartuig waarvan die maneuvreerbaarheid beperk is wanneer hy sy werk doen terwyl hy voor anker lê, moet in plaas van die seine in paragraaf (g) voorgeskryf, die sein gee wat in paragraaf (c) voorgeskryf is.
- (e) 'n Vaartuig wat gesleep word of, indien meer as een vaartuig gesleep word, die laaste vaartuig van die sleep, indien beman, moet met tussenpose van hoogstens twee minute vier stote gee, naamlik een lang stoot gevolg deur drie kort stote. Indien dit prakties moontlik is, moet die seine gegee word onmiddellik nadat die vaartuig wat die sleepwerk doen, sy sein gegee het.

- (f) Wanneer die vaartuig wat stoot en die vaartuig wat gestoot word so verbind is dat hulle 'n saamgestelde eenheid vorm, moet hulle as 'n kragaangedrewe vaartuig beskou word en die seine gee soos voorgeskryf in paragraaf (a) of (b) van hierdie Reël.
- (g) 'n Vaartuig wat voor anker lê, moet met tussenpose van hoogstens een minuut die klok omtrent vyf sekondes lank vinnig lui. Op 'n vaartuig van 100 meter of langer moet die klok in die voorskip gelui word en onmiddellik nadat dit gelui is, moet die ghong minstens vyf sekondes in die agterskip van die vaartuig geslaan word. 'n Vaartuig wat voor anker lê, kan daarbenewens drie stote agtereenvolgens gee, naamlik een kort, een lang en een kort stoot, as waarskuwing van sy posisie en van die moontlikheid van 'n botsing aan 'n naderende vaartuig.
- (h) 'n Vaartuig wat gestrand het, moet die kloksein gee en, indien dit vereis word, die ghongsein voorgeskryf in paragraaf (g) van hierdie Reël. Benewens genoemde seine moet hy ook drie aparte en onderskeie slae op die klok onmiddellik voor en na die vinnige gelui van die klok gee. 'n Vaartuig wat gestrand het, kan daarbenewens ook 'n toepaslike fluitsein gee.
- (i) Van 'n vaartuig van 12 meter of langer maar korter as 20 meter word nie vereis om die klokseine wat in paragrafe (g) en (h) van hierdie Reël voorgeskryf word, te gee nie, maar indien hy dit nie doen nie, moet hy die een of ander doeltreffende geluidsein gee met tussenpose van hoogstens twee minute.
- (j) Van 'n vaartuig korter as 12 meter word nie vereis om bogenoemde seine te gee nie, maar indien hy dit nie doen nie, moet hy die een of ander geluidsein gee met tussenpose van hoogstens twee minute.
- (k) 'n Loodsvaartuig wat besig is met loodsdienste kan, benewens die seine voorgeskryf in paragraaf (a), (b) of (g) van hierdie Reël, 'n identifikasieseine gee wat uit vier kort stote bestaan.

REËL 36

Seine om die aandag te trek

Indien dit noodsaaklik is om die aandag van 'n ander vaartuig te trek, kan 'n vaartuig lig- of geluidseine maak wat nie vervat kan word nie met enige seine wat elders in hierdie Reëls gemagtig is, of kan hy die straal van sy soeklig in die rigting van die gevaar werp solank hy geen vaartuig hinder nie. 'n Lig wat gebruik word om die aandag van 'n ander vaartuig te trek moet sodanig wees dat dit nie met 'n navigasiehulpmiddel verwar kan word nie. Vir die doeleindes van hierdie Reël moet die gebruik van onderbroke of draailigte met hoë intensiteit, soos stroboskope, vermy word.

REËL 37

Noodseine

Wanneer 'n vaartuig in nood verkeer en hulp nodig het, moet hy die seine omskryf in Aanhangsel IV by hierdie Regulasies gebruik of vertoon.

DEEL E
VRYSTELLINGS

REËL 38

Vrystellings

Enige vaartuig (of klas vaartuie) waarvan die kiel reeds gelê is of wat in 'n ooreenstemmende konstruksiestadium was voor die inwerkingtreding van hierdie Regulasies* kan, mits hy voldoen aan die vereistes van die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See, 1960, soos volg van die bepaling hiervan vrygestel word:

- (a) Die installering van ligte met die afstande voorgeskryf in Reël 22, tot vier jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (b) Die installering van ligte met die kleurspesifikasies voorgeskryf in Artikel 7 van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, tot vier jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (c) Die herplasing van ligte as gevolg van die oorskakeling van Imperiale na metrieke stelsel, en die afronding van mate, permanente vrystelling.
- (d)
 - (i) Die herplasing van mastpligte van vaartuie korter as 150 meter ooreenkomstig die voorskrifte van Artikel 3(a) van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, permanente vrystelling.
 - (ii) Die herplasing van mastpligte op vaartuie van 150 meter of langer ooreenkomstig die voorskrifte van Artikel 3(a) van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, tot nege jaar na datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (e) Die herplasing van mastpligte ooreenkomstig die voorskrifte van Artikel 2(b) van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (f) Die herplasing van kantligte ooreenkomstig die voorskrifte van Artikels 2(g) en 3(b) van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (g) Die vereistes in verband met toerusting vir geluidseine, voorgeskryf in Aanhangsel III by hierdie Regulasies, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.
- (h) Die herplasing van rondomligte ooreenkomstig die voorskrifte van Artikel 9(b) van Aanhangsel I by hierdie Regulasies, permanente vrystelling.

* Die Regulasies het op 15 Julie 1977 in werking getree.

AANHANGSEL I**POSISIE EN TEGNIESE BESONDERHEDE VAN LIGTE EN FIGURE****1. Woordomskrywing**

Die term "hoogte bokant die romp" beteken die hoogte bokant die boonste deurlopende dek. Hierdie hoogte moet vertikaal van onder die lig af gemeet word.

2. Vertikale posisie en spasiëring van ligte

(a) Op 'n kragaangedrewe vaartuig van 20 meter of langer moet die mastopligte soos volg geplaas word:

- (i) Die voorste mastopligte, of indien net een mastoplig gevoer word, dan daardie lig, moet op 'n hoogte van minstens 6 meter bokant die romp geplaas word en, indien die breedte van die vaartuig meer as 6 meter is, dan op 'n hoogte nie kleiner as sodanige breedte nie, maar die lig hoef nie hoër as 12 meter bokant die romp geplaas te word nie.
- (ii) Wanneer twee mastopligte gevoer word, moet die agterste lig minstens 4,5 meter vertikaal hoër wees as die voorste een.

(b) Die vertikale skeiding van die mastopligte van 'n kragaangedrewe vaartuig moet sodanig wees dat in alle normale trimtoestande die agterlig bokant en apart van die voorste lig gesien sal word op 'n afstand van 1000 meter vanaf die voorstewe by 'n posisie op seevlak.

(c) Die mastoplig van 'n kragaangedrewe vaartuig van langer as 12 meter maar minder as 20 meter lank moet op 'n hoogte van minstens 2,5 meter bokant die dolboord geplaas word.

(d) 'n Kragaangedrewe vaartuig korter as 12 meter kan die boonste lig op 'n hoogte van minder as 2,5 meter bokant die dolboord voer. Wanneer 'n mastoplig egter saam met kantligte en 'n heklik gevoer word of die rondomlig beoog in Reël 23(c)(i) saam met kantligte gevoer word, moet sodanige mastoplig of rondomlig minstens 1 meter hoër as die kantligte geplaas wees.

(e) Wanneer 'n kragaangedrewe vaartuig 'n ander vaartuig sleep of stoot, moet een van die twee of drie mastopligte wat voorgeskryf is, in dieselfde posisie geplaas word as of die voormaslig of die agtermaslig: Met dien verstande dat, indien dit op die agtermas gevoer word, die onderste agtermaslig minstens 4,5 meter vertikaal hoër as die voormaslig moet wees.

(f) (i) Die mastoplig of ligte in Reël 23(a) voorgeskryf, moet, behalwe in gevalle soos in subparagraaf (ii) beskryf, so geplaas word dat dit bokant en weg van alle ander ligte en obstruksies is.

(ii) Wanneer dit ondoenlik is om die rondomligte by Reël 27(b)(i) of Reël 28 voorgeskryf, onderkant die mastopligte te voer, kan dit bokant die agtermastoplig of ligte of vertikaal tussen die voormastoplig of ligte en agtermastoplig of ligte gevoer word: Met dien verstande dat daar in laasgenoemde geval aan die vereistes van Artikel 3(a) van hierdie Aanhangsel voldoen word.

(g) Die kantligte van 'n kragaangedrewe vaartuig mag nie hoër as driekwart die hoogte van die voormaslig bokant die romp geplaas word nie. Hulle moet egter nie so laag wees dat hulle met die dekligte verwar kan word nie.

(h) Wanneer die kantligte van 'n kragaangedrewe vaartuig korter as 20 meter in die vorm van 'n saamgestelde lantern vertoon word, moet dit minstens 1 meter onder die mastoplig geplaas word.

(i) Wanneer twee of drie ligte volgens die Reëls in 'n vertikale lyn geplaas moet word, moet hulle soos volge gespasieer word:

(i) op 'n vaartuig van 20 meter of langer moet sodanige ligte minstens 2 meter uitmekaar geplaas word. Die onderste van hierdie ligte moet, uitgesonderd wanneer 'n sleepplig op 'n hoogte van minstens 4 meter bokant die romp geplaas word;

(ii) op 'n vaartuig korter as 20 meter moet sodanige ligte minstens 1 meter van mekaar geplaas wees en die laagste van hierdie ligte moet, uitgesonderd wanneer 'n sleepplig vereis word, op 'n hoogte van minstens 2 meter bokant die dolboord geplaas wees;

(iii) wanneer drie ligte gevoer word, moet hulle ewe ver van mekaar geplaas word.

(j) Die onderste van die twee rondomligte voorgeskryf vir 'n vaartuig wat besig is met visvang, moet in 'n posisie minstens twee maal so ver as die afstand tussen die twee vertikale ligte bokant die kantligte geplaas word.

(k) Wanneer twee ankerligte gevoer word, moet die voorste lig, in Reël 30(a)(i) voorgeskryf, minstens 4,5 meter bokant die agterste een geplaas word. Op 'n vaartuig van 50 meter of langer moet hierdie voorste ankerlig geplaas word op 'n hoogte van minstens 6 meter bokant die romp.

3. Horisontale posisie en spasiëring van ligte

(a) Wanneer twee mastopligte vir 'n kragaangedrewe vaartuig voorgeskryf word, moet die horisontale afstand tussen die twee minstens die helfte van die lengte van die vaartuig wees, maar dit hoef nie meer as 100 meter te wees nie. Die voorste lig moet hoogstens een kwart van die lengte van die vaartuig vanaf die boeg geplaas word.

(b) Op 'n kragaangedrewe vaartuig van 20 meter of langer mag die kantligte nie voor die masligte geplaas word nie. Hulle moet aan die kant of na aan die kant van die vaartuig geplaas word.

(c) Wanneer die ligte voorgeskryf in Reël 27(b)(i) of 28 vertikaal tussen die voormastoplig of ligte en die agtermastoplig of ligte gevoer word, moet die horisontale afstand tussen hierdie rondomligte en die langmidskeepse lyn van die vaartuig in die dwarsskeepse rigting minstens 2 meter wees.

(d) Wanneer slegs een mastoplig vir 'n kragaangedrewe vaartuig voorgeskryf word, moet dié lig voor midskeeps vertoon word, behalwe dat 'n vaartuig korter as 20 meter hierdie lig nie voor midskeeps hoef te vertoon nie, maar so ver vorentoe as wat doenlik is.

4. Besonderhede van die plasing van rigtings- en waarskuwingsligte vir vissersvaartuie, baggerbote en vaartuie besig met onderwaterwerksaamhede

(a) Die lig wat die rigting van die uitgelegde tuig van 'n vaartuig besig met visvang aandui, soos voorgeskryf in Reël 26(c)(ii), moet op 'n horisontale afstand van minstens 2 meter en hoogstens 6 meter vanaf die twee rooi en wit rondomligte wees. Hierdie lig mag nie hoër as die wit rondomlig voorgeskryf in Reël 26(c)(i) en nie laer as die kantligte geplaas word nie.

(b) Die ligte en figure op 'n vaartuig wat besig is met baggerwerk of met onderwaterwerksaamhede wat die gevaarkant en/of die veilige kant aandui waar ander vaartuie mag verbystee, soos voorgeskryf in Reël 27(d)(i) en (ii), moet op die mees praktiese horisontale afstand maar in geen geval minder as 2 meter van die ligte en figure voorgeskryf in Reël 27(b)(i) en (ii) geplaas word nie. In geen geval mag die boonste van die ligte of figure hoër wees as die laagste van die drie ligte of figure voorgeskryf in Reël 27(b)(i) en (ii) nie.

5. Skerms vir kantligte

Die kantligte van vaartuie van 20 meter of langer moet toegerus wees met binneboordskerms wat dofswart geverf is en wat voldoen aan die vereistes van Artikel 9 van hierdie Aanhangsel. Die kantligte op vaartuie korter as 20 meter moet, indien dit nodig is om aan die vereistes van Artikel 9 van hierdie Aanhangsel te voldoen, dofswart binneboordskerms hê. By 'n saamgestelde lantern wat gebruik maak van 'n enkele vertikale gloeidraad en 'n baie nou skeiding tussen die groen en rooi afdelings, hoef uitwendige skerms nie aangebring te word nie.

6. Figure

(a) Figure moet swart wees en van die volgende groottes:

- (i) 'n bal moet 'n deursnee van minstens 0,6 meter hê;
- (ii) 'n kegel moet 'n basisdeursnee van minstens 0,6 meter hê en sy hoogte moet gelyk wees aan sy deursnee;
- (iii) 'n silinder moet 'n deursnee van minstens 0,6 meter en 'n hoogte van twee keer sy deursnee hê;
- (iv) 'n diamantfiguur moet bestaan uit twee kegels soos beskryf in (ii) hierbo, met 'n gesamentlike basis.

(b) Die vertikale afstand tussen die figure moet minstens 1,5 meter wees.

(c) Op 'n vaartuig korter as 20 meter kan figure van kleiner formaat maar in verhouding met die grootte van die vaartuig gebruik word, en die afstand van mekaar kan dien ooreenkomstig verklein word.

7. Kleurspesifikasie van ligte

Die kleurkwaliteit van alle navigasieligte moet voldoen aan die volgende standaard, wat val binne die grense van die gebied van die diagram deur die Internasionale Kommissie oor Verligting (CIE) vir elke kleur voorgeskryf.

Die grense van die gebied vir elke kleur word gegee deur die hoekkoördinate aan te dui, wat soos volg is:

(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) *Rooi*

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

(iv) *Geel*

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

8. Intensiteit van ligte

(a) Die minimum ligintensiteit van ligte moet bereken word deur die volgende formule te gebruik:

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

waar: I die ligintensiteit in kandelas in bedryfsomstandighede is,

T die drumpelfaktor 2×10^{-7} lux is,

D die sigbaarheidsafstand van die lig in seemyl is,

K die atmosferiese transmissiwiteit is.

Vir die voorgeskrewe ligte is die waarde van K 0,8, wat ooreenkom met meteorologiese sigbaarheid van omtrent 13 seemyl.

(b) 'n Uittreksel van syfers soos afgelei uit die formule word in onderstaande tabel aangegee.

<i>Sigbaarheidsafstand van lig in seemyl</i>	<i>Ligintensiteit van ligte in kandelas as K = 0,8</i>
<i>D</i>	<i>I</i>
1	9
2	43
3	12
4	27

<i>Sigbaarheidsafstand van lig in seemyl</i>	<i>Ligintensiteit van ligte in kandelas as $K = 0,8$</i>
<i>D</i>	<i>I</i>
5	52
6	94

Opmerking: Die maksimum ligintensiteit van navigasielichte moet beperk word om onnodige blikkering uit te skakel. Dit moet nie deur middel van 'n reëlbare ligintensiteitskontrole gedoen word nie.

9. Horisontale sektore

(a) (i) Vorentoe moet die kantligte waarmee die vaartuig toegerus is, die minimum vereiste intensiteite hê. Die intensiteite moet afneem sodat die lig tussen 1 en 3 grade buite die voorgeskrewe sektore feitlik afgesny word.

(ii) Vir kantligte en masligte en 22,5 grade dwarsagter vir kantligte moet die minimum sterkte behou word oor die boog van die horison tot op 5 grade binne die grense van die sektore voorgeskryf in Reël 21. Vanaf 5 grade binne die voorgeskrewe sektore kan die sterkte met 50 persent verminder word tot op die voorgeskrewe grense. Dit moet geleidelik verminder sodat die lig hoogstens 5 grade buite die voorgeskrewe sektore feitlik afgesny word.

(b) (i) Rondomligte moet so geplaas word dat dit nie binne hoeksektore van meer as 6 grade agter maste, topmaste of strukture verskuil word nie; ankerligte in Reël 30 voorgeskryf hoef egter nie op 'n onpraktiese hoogte bokant die romp geplaas te word nie.

(ii) Indien dit ondoenlik is om ooreenkomstig paragraaf (b) (i) van hierdie Artikel slegs een rondomlig te vertoon, moet twee rondomligte gebruik word wat paslik geposisioneer of afgeskerm is sodat hulle sover doenlik op 'n afstand van een myl soos een lig lyk.

10. Vertikale sektore

(a) Die vertikale sektore van die elektriese ligte waarmee die vaartuig toegerus is, uitgesonderd die op seilvaartuie onderwerp, moet verseker dat:

- (i) minstens die vereiste minimum intensiteit gehandhaaf word vanaf 5 grade onder tot 5 grade bo die horisontale lyn;
- (ii) minstens 60 persent van die vereiste minimum intensiteit gehandhaaf word vanaf 7,5 grade bo tot 7,5 grade onder die horisontale lyn.

(b) In die geval van seilvaartuie onderweg, moet die vertikale sektore van elektriese ligte waarmee die voertuig toegerus is, verseker dat:

- (i) minstens die vereiste minimum intensiteit gehandhaaf word vir alle hoeke vanaf 5 grade bo tot 5 grade onder die horisontale lyn;
- (ii) minstens 50 persent van die vereiste minimum intensiteit gehandhaaf word vanaf 25 grade bo tot 25 grade onder die horisontale lyn.

(c) In die geval van nie-elektriese ligte moet sover moontlik aan die spesifikasies voldoen word.

11. Intensiteit van nie-elektriese ligte

Nie-elektriese ligte moet sover doenlik voldoen aan die minimum intensiteit gespesifiseer in die tabel in artikel 8 van hierdie Aanhangsel.

12. Maneuvreerlig

Nieteenstaande die bepalings van Artikel 2(f) van hierdie Aanhangsel moet die maneuvreerlig beskryf in Reël 34(b) op dieselfde voor- en agtervlak as die mastoplig of -ligte geplaas word en, waar doenlik, op 'n minimum hoogte van 2 meter vertikaal bo die voormaslig, met dien verstande dat dit minstens 2 meter vertikaal bo of onder die agtermaslig moet wees. Op 'n vaartuie wat net een mastoplig het, moet die maneuvreerlig, indien verskaf, gevoer word waar dit die beste gesien kan word, en minstens 2 meter vertikaal weg van die mastoplig.

13. Hoëspoedvaartuie*

(a) Die mastoplig van hoëspoedvaartuie kan op 'n hoogte geplaas word wat in verhouding tot die breedte van die vaartuig laer is as dié in artikel 2(a)(i) van hierdie Aanhangsel voorgeskryf, met dien verstande dat die basishoek van die gelykbenige driehoeke wat deur die kantligte en die mastoplig gevorm word, wanneer in die entaansig gesien, nie minder as 27 grade is nie.

(b) Op hoëspoedvaartuie van 50 meter of langer kan die vertikale skeiding tussen die voormas en die hoofmaslig van 4,5 meter wat by artikel 2(a)(ii) van hierdie Aanhangsel vereis word, verander word, met dien verstande dat sodanige afstand nie minder mag wees nie as die waarde wat met die volgende formule bepaal word:

$$y = \frac{(a + 17\Psi)C}{1000} + 2$$

- waar: y die hoogte van die hoofmaslig bokant die voormaslig is in meter;
 a die hoogte van die voormaslig bokant die wateroppervlak in dienstoestande is in meter;
 Ψ die trim in dienstoestande is in grade;
 C die horisontale skeiding van mashoofligte is in meter.

14. Goedkeuring

Die konstruksie van ligte en figure en die installering van ligte aan boord van die vaartuig moet die goedkeuring wegdra van die toepaslike owerheid van die Staat onder wie se vlag die skip geregtig is om te vaar.

* Kyk die Internasionale Kode vir Veiligheid van Hoëspoedvaartuie, 1994, en die Internasionale Veiligheidskode vir Hoëspoedvaartuie, 2000.

AANHANGSEL II**BYKOMENDE SEINE VIR VISSERSVAARTUIE WAT NABY MEKAAR
VISVANG****1. Algemeen**

Die ligte wat hieronder genoem word, moet indien dit ingevolge Reël 26(d) vertoon word, geplaas word waar dit die beste gesien kan word. Hulle moet minstens 0,9 meter van mekaar af wees maar op 'n laer vlak as die ligte voorgeskryf in Reël 26(b)(i) en (c)(i). Die ligte moet rondom sigbaar wees op 'n afstand van minstens 1 myl maar op 'n korter afstand as die ligte wat by hierdie Reëls vir vissersvaartuie voorgeskryf word.

2. Seine vir vistrellers

(a) Vaartuie van 20 meter of langer wat besig is met treilvisvang, of hulle bodem- of pelagiese tuig gebruik al dan nie, moet die volgende vertoon:

(i) wanneer hulle hul nette gooi:

—twee wit ligte in 'n vertikale lyn;

(ii) wanneer hulle hul nette intrek:

—een wit lig bokant 'n rooi lig in 'n vertikale lyn;

(iii) wanneer die net aan 'n hindernis vasgehak het:

—twee rooi ligte in 'n vertikale lyn.

(b) Vaartuie van 20 meter of langer wat as 'n paar treil, moet die volgende vertoon:

(i) snags, 'n soeklig vorentoe gerig in die rigting van die ander vaartuig wat deel is van die paar;

(ii) wanneer die nette gegooi of ingetrek word of indien die nette vassit aan 'n hindernis, die ligte voorgeskryf in paragraaf (a) hierbo.

(c) Vaartuie korter as 20 meter wat besig is met treilervisvang, of hulle bodem- of pelagiese tuig gebruik al dan nie, of as 'n paar treil, kan die ligte vertoon wat voorgeskryf word in paragrafe (a) of (b) van hierdie Artikel, soos toepaslik.

3. Seine vir beursseënbote

Vaartuie wat besig is met visvang met beursseënnette kan twee geel ligte in 'n vertikale lyn vertoon. Hierdie ligte moet om die beurt elke sekonde flits met dieselfde ligsterkte en okkultasieduur. Hierdie ligte mag alleen vertoon word indien die vaartuig deur sy vistuig gehinder word.

AANHANGSEL III

TEGNIESE BESONDERHEDE VAN TOERUSTING VIR GELUIDSEINE

1. Fluite

(a) *Frekwensies en hoorbaarheidsafstand*

Die grondfrekwensie van die sein lê tussen 70–700 Hz. Die hoorbaarheidsafstand van die fluitsein moet bepaal word deur die frekwensies, wat die grondfrekwensie en/of een of meer hoër frekwensies kan insluit, wat tussen 180–700 Hz (± 1 persent) lê vir 'n vaartuig van 20 meter of langer, of 180–2100 Hz (± 1 persent) vir 'n vaartuig korter as 20 meter en wat die geluidsdrukvlakke voorgeskryf in paragraaf 1(c) hieronder, lewer.

(b) *Perke van grondfrekwensies*

Om 'n wye verskeidenheid van fluitkenmerke te verseker, moet die grondfrekwensie van 'n fluit tussen die volgende perke lê:

- (i) 70–200 Hz vir 'n vaartuig van 200 meter of langer;
- (ii) 130–350 Hz vir 'n vaartuig langer as 75 meter maar korter as 200 meter;
- (iii) 250–700 Hz vir 'n vaartuig korter as 75 meter.

(c) *Geluidseinintensiteit en hoorbaarheidsafstand*

'n Fluit wat op 'n vaartuig aangebring is, moet in die rigting van die maksimum intensiteit van die fluit en op 'n afstand van een meter daarvandaan, 'n klankdrukvlak in minstens een 1/3de oktaafband binne die frekwensies 180–700 Hz (± 1 persent) vir 'n vaartuig van 20 meter of langer, of 180–2100 Hz (± 1 persent) vir 'n vaartuig van korter as 20 meter, van minstens die toepaslike syfer aangegee in die tabel hieronder, lewer

Lengte van vaartuig in meter	1/3de oktaafbandvlak op 1 meter in dB met verwysing na 2×10^{-5} N/m ²	Hoorbaarheidsafstand in seemyl
200 of langer	143	2
Langer as 75 maar korter as 200	138	15
Langer as 20 maar korter as 75	130	1
Korter as 20	120 ^{*1}	5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} Wanneer die gemete frekwensies binne die bestek 180–450 Hz lê.

^{*2} Wanneer die gemete frekwensies binne die bestek 450–800 Hz lê.

^{*3} Wanneer die gemete frekwensies binne die bestek 800–2100 Hz lê.

Die hoorbaarheidafstand in die tabel hierbo is ter inligting en is ongeveer die afstand waarop 'n fluit met 90 persent waarskynlikheid gehoor kan word op sy voorste as in stil lugtoestande aan boord van 'n vaartuig wat 'n normale agtergrondgeraasvlak by sy luisterposte het (bereken op 68 dB in die oktaafband met sy middelpunt op 250 Hz en 63 dB in die oktaafband met sy middelpunt op 500 Hz).

In die praktyk wissel die afstand waarop 'n fluit gehoor kan word baie, en dit hang krities van die weersomstandighede af; die waardes wat aangegee is, kan beskou word as tipies, maar in toestande van sterk wind of 'n hoë omgewingsgeraasvlak by 'n luisterpos kan die afstand baie korter wees.

(d) *Gerigte eienskappe*

Die geluidsdrukvlak van 'n gerigte fluit moet hoogstens 4 dB minder as die voorgeskrewe geluidsdrukvlak op die aslyn in enige rigting op die horisontale vlak binne ± 45 grade van die aslyn wees. Die geluidsdrukvlak in enige ander rigting op die horisontale vlak moet hoogstens 10 dB minder as die voorgeskrewe geluidsdrukvlak op die as wees, sodat die afstand in enige rigting minstens die helfte van die afstand op die voorste as is. Die geluidsdrukvlak moet gemeet word in daardie 1/3de oktaafband met die hoorbaarheidafstand bepaal.

(e) *Plasing van die fluite*

Wanneer 'n gerigte fluit as die enigste fluit op 'n vaartuig gebruik word, moet dit so geïnstalleer wees dat die hoogste intensiteit reg vorentoe gerig is.

'n Fluit moet so hoog moontlik op 'n vaartuig geplaas word om sodoende die versperring van die uitgestuurde sein deur obstruksie te verminder asook om die gevaar van die beskadiging van gehoor van die personeel te verminder. Die geluidsdrukvlak van die vaartuig se eie sein by die luisterpote mag nie 110 dB(A) en moet sover doenlik, nie 100 dB(A) oorskry nie.

(f) *Die aanbring van meer as een fluit*

Indien fluite aangebring word op afstande van meer as 100 meter van mekaar af, moet daar toegesien word dat hulle nie gelyktydig geblaas word nie.

(g) *Saamgestelde fluitstelsels*

Indien, as gevolg van die teenwoordigheid van obstrukties in die geluidsveld van 'n enkele fluit of van een van die fluite bedoel in paragraaf (f) hierbo, dit moontlik is dat daar 'n sone bestaan waarin die geluidsvlak baie laag is, word daar aanbeveel dat 'n saamgestelde fluitstelsel aangebring word om die probleem uit te skakel. Vir die doel van hierdie Reëls moet 'n saamgestelde fluitstelsel as een fluit beskou word. Die fluite van 'n saamgestelde stelsel moet so geplaas wees dat die afstand tussen hulle hoogstens 100 meter is en so ingerig wees dat hulle gelyktydig geblaas word. Die frekwensies van hierdie fluit moet met minstens 10 Hz van mekaar verskil.

2. Klok of ghong

(a) *Intensiteit van sein*

'n Klok of ghong of enige ander apparaat wat soortgelyke geluidseienskappe het, moet 'n geluidsterkte lewer van minstens 100 dB op 'n afstand van 1 meter daarvandaan.

(b) *Konstruksie*

Klokke of ghongs moet van korrosiebestande materiaal gemaak word en ontwerp wees om 'n helder toon te gee. Die deursnee van die mond van die klok moet minstens 300 mm wees vir vaartuie van 20 meter of langer. Waar doenlik, moet 'n kragaangedrewe hamer gebruik word om konstante krag te verseker, maar die klok moet ook met die hand gelui kan word. Die massa van die hamer moet minstens 3 persent van die massa van die klok wees.

3. Goedkeuring

Die konstruksie van die toerusting vir geluidseine, hul werkverrigting en die installering daarvan aan boord van die vaartuig moet die goedkeuring van die toepaslike owerheid van die Staat onder wie se vlag die vaartuig geregtig is om te vaar, wegdra.

AANHANGSEL IV**NOODSEINE**

1. Die volgende seine, wat of saam of afsonderlik vertoon of gebruik word, beteken dat 'n vaartuig in nood verkeer en behoefte aan bystand het:

- (a) 'n kanon of enige plofsein afgevuur met tussenpose van ongeveer een minuut;
- (b) 'n aanhoudende sein met enige misseinapparaat;
- (c) vuurpyle of granate, wat in rooi sterre versprei en wat een-een kort na mekaar afgevuur word;
- (d) 'n sein gemaak deur die radiotelegraaf of deur enige ander sien metode wat bestaan uit die groep ...---... (SOS) in die Morsekode;
- (e) 'n sein oor 'n radiotelefoon bestaande uit die gesproke woord "Mayday";
- (f) die Internasionale Kodesein van nood wat aangedui word deur N.C.;
- (g) 'n sein bestaande uit 'n vierkantige vlag met 'n bal of enige ander voorwerp wat na 'n bal lyk bo of onder die vlag;
- (h) vlamme op die vaartuig (bv. afkomstig van 'n brandende teervat, olievat, ens.);
- (i) 'n vuurpylvalskermfakkel of 'n handfakkel wat 'n rooi lig gee;
- (j) 'n rooksinjaal wat oranjekleurige rook afgee;
- (k) die stadige en herhaalde op en af beweeg van die uitgestrekte arms langs die liggaam;
- (l) die radiotelegraafalarmsein;
- (m) die radiotelefoonalarmsein;
- (n) die oorsein van seine deur noodradiobestekwysbakens;
- (o) goedgekeurde seine deur middel van radiokommunikasiestelsels oorgesein, met inbegrip van oorlewingsvaartuigradarantwoord-senders.

2. Die gebruik of vertoon van enige van die voorgaande seine uitgesonderd met die doel om nood of behoefte aan bystand aan te toon en die gebruik van enige ander seine wat dalk verwar kan word met enige van bogenoemde seine, word verbied.

3. Die aandag word gevestig op die tersaaklike gedeeltes van die Internasionale Kode van Seine, die Soek-en-reddingshandboek vir Handelskepe en die volgende seine:

- (a) 'n stuk oranjekleurige seil met of 'n swart vierkant en sirkel of 'n ander toepaslike simbool (vir uitkenning uit die lig);
- (b) 'n kleurstofmerker.

Looking for out of print issues of Government and Provincial Gazettes

We can provide photocopies

Contact

The National Library of South Africa,
Pretoria Campus
PO Box 397
0001 PRETORIA

Physical address

C/o Andries and Vermeulen Streets
Entrance in Andries Street

Contact details

Tel: (012) 321-8931
Fax: (012) 325-5984
E-mail: infodesk@nlsa.ac.za

Dog ate your Gazette? ... read it online



www.SA Gazettes.co.za
.....

A new information Portal keeping you up to date with news, legislation, the Parliamentary programme and which is the largest pool of SA Gazette information available on the Web.

- Easily accessible through the www!
 - Government Gazettes - from January 1994
 - Compilations of all Indexes pertaining to the past week's Government Gazettes
 - All Provincial Gazettes - from September 1995
 - Parliamentary Bills - as of January 1999
- Available in full-text, with keyword searching
- Sabinet Online scans, formats, edits and organize information for you. Diagrams and forms included as images.
- No stacks of printed gazettes - all on computer. Think of the storage space you save.
- Offers Bill Tracker - complementing the SA Gazettes products.

For easy electronic access to full-text gazette info, subscribe to the SA Gazettes from Sabinet Online. Please visit us at www.sagazettes.co.za

Sabinet
 *Online*

Printed by and obtainable from the Government Printer, Bosman Street, Private Bag X85, Pretoria, 0001
Publications: Tel: (012) 334-4508, 334-4509, 334-4510
Advertisements: Tel: (012) 334-4673, 334-4674, 334-4504
Subscriptions: Tel: (012) 334-4735, 334-4736, 334-4737
Cape Town Branch: Tel: (021) 465-7531

Gedruk deur en verkrygbaar by die Staatsdrukker, Bosmanstraat, Privaatsak X85, Pretoria, 0001
Publikasies: Tel: (012) 334-4508, 334-4509, 334-4510
Advertensies: Tel: (012) 334-4673, 334-4674, 334-4504
Subskripsies: Tel: (012) 334-4735, 334-4736, 334-4737
Kaapstad-tak: Tel: (021) 465-7531