

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2004 Nr. 52

A. TITEL

*Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van
aanvaringen op zee, 1972, met bijlagen;
Londen, 20 oktober 1972*

B. TEKST

De tekst van het Verdrag, met bijlagen, is geplaatst in *Trb.* 1974, 51.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1974, 51.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1976, 126.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1974, 51, *Trb.* 1976, 126, *Trb.* 1980, 102 en *Trb.* 1994, 137.
Behalve de aldaar genoemde staten heeft nog de volgende staat in
overeenstemming met artikel II, tweede lid, onderdeel b, en derde lid,
van het Verdrag een akte van bekrachtiging bij de Secretaris-Generaal
van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Cambodja 28 november 1994

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1974, 51, *Trb.* 1976, 126, *Trb.* 1980, 102¹⁾, *Trb.* 1982, 45 en 120, *Trb.* 1983, 78, *Trb.* 1984, 61, *Trb.* 1988, 118¹⁾, *Trb.* 1990, 77 en *Trb.* 1994, 137¹⁾.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende staten in overeenstemming met artikel II van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Azerbeidzjan	1 juli 1997
El Salvador	17 juni 1997
Equatoriaal Guinee	24 april 1996
Eritrea	22 april 1996
Guyana	10 december 1997
Mauritanië	17 november 1995
Sao Tomé en Principe	29 oktober 1998

Verklaring van voortgezette gebondenheid door:

Slowakije 30 januari 1995

¹⁾ Intrekking op 13 juni 1995 door Tsjechië van de door Tsjechoslowakije bij de toetreding afgelegde verklaring.

²⁾ In dit Tractatenblad is ten onrechte vermeld dat Tuvalu toetreedt tot het Verdrag op 22 augustus 1985. Tuvalu heeft op die datum een verklaring van voortgezette gebondenheid afgelegd. Het Verdrag is derhalve voor Tuvalu in werking getreden op 1 oktober 1978. Verder is een foutieve datum van toetreding voor Brunei Darussalam vermeld, de correcte datum moet zijn 5 februari 1987.

³⁾ In rubriek F van dit Tractatenblad is een voetnoot 2 opgenomen, die ten onrechte verwijst naar noot 1 bij rubriek B. De tekst van deze voetnoot 2 moet luiden: „zie noot 1 bij rubriek E”.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1976, 126, *Trb.* 1984, 61 en *Trb.* 1988, 118.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1976, 126, *Trb.* 1980, 102 en *Trb.* 1984, 61.

Op 11 juni 1997 heeft het Verenigd Koninkrijk van Groot Brittannië en Noord Ierland te kennen gegeven per 1 juli 1997 niet langer verantwoordelijk te zijn voor de toepassing van het Verdrag op Hong Kong.

In overeenstemming met artikel III, eerste lid, is het Verdrag door China op 5 juni 1997 van blijvende toepassing verklaard op de Special Administrative Region Hong Kong per 1 juli 1997.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1974, 51, *Trb.* 1976, 126, *Trb.* 1980, 102, *Trb.* 1982, 45 en 120, *Trb.* 1983, 78, *Trb.* 1988, 18, *Trb.* 1990, 77 en *Trb.* 1994, 137.

Wijzigingen van 4 november 1993 (Resolutie A 736(18))

De onderhavige wijzigingen, waarvan tekst en vertaling zijn bekendgemaakt in rubriek J van *Trb.* 1994, 137, zijn medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen en de Staten van Aruba bij brieven van 19 januari 1995.

Wijzigingen van 29 november 2001 (Resolutie A 910(22))

De Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie heeft op 29 november 2001 in overeenstemming met artikel VI, derde lid, van het Verdrag een besluit (Resolutie A 910(22)) aangenomen houdende wijzigingen van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972.

De Engelse en de Franse tekst van de resolutie luiden als volgt:

Resolution A.910(22) adopted on 29 November 2001**Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972**

The assembly,

Recalling article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (hereinafter referred to as “the Convention”), on amendments to the Regulations,

Having considered the amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its seventy-third session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1. Adopts, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;

2. Decides, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 29 November 2003 unless by 29 May 2002 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;

3. Requests the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;

4. Invites Contracting Parties to submit any objections to the amendments not later than 29 May 2002 whereafter the amendments will be deemed to have been accepted to enter into force as determined in the present resolution.

Annex**Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972***1. Rule 3*

– Amend paragraph a) as follows:

a) The word “vessel” includes every description of water craft,

Résolution A.910(22) adoptée le 29 novembre 2001**Amendements au Règlement international de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer**

L'assemblée,

Rappelant l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, ci-après dénommée «la Convention», qui a trait aux amendements à ce règlement,

Ayant examiné les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés lors de sa soixante-treizième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la Convention, ainsi que les recommandations du Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1. Adopte, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements qui figurent en annexe à la résolution;

2. Décide, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 29 novembre 2003 à moins que, avant le 29 mai 2002, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;

3. Prie le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties contractantes à la Convention pour approbation;

4. Invite les Parties contractantes à notifier leurs objections aux amendements au plus tard le 29 mai 2002, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été acceptés aux fins de leur entrée en vigueur conformément aux dispositions de la présente résolution.

Annexe**Amendements au Règlement international de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer***1. Règle 3*

– Le paragraphe a) est modifié comme suit:

«a) Le terme «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque

including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

– Add a new paragraph m) as follows:

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.

2. Rule 8

– Amend paragraph a) as follows:

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

3. Rule 18

– Add a new paragraph f) as follows:

- f) (i) A WIG craft when taking-off, landing and in flight near the surface shall 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.

4. Rule 23

– Add a new paragraph c) as follows and renumber accordingly:

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-around flashing red light.

5. Rule 31

– Amend Rule 31 as follows:

nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.»

– Le nouveau paragraphe m) ci-après est ajouté:

«m) Le terme «navion» désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.»

2. Règle 8

– Le paragraphe a) est modifié comme suit:

«a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.»

3. Règle 18

– Le nouveau paragraphe f) ci-après est ajouté:

- «f) i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
- ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.»

4. Règle 23

– Le nouveau paragraphe c) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence:

«c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de forte intensité, visible sur tout l'horizon.

5. Règle 31

– La règle 31 est modifiée comme suit:

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.

6. *Rule 33*

– Amend Rule 33a) as follows:

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.

7. *Rule 35*

– Add a new paragraph i) and renumber accordingly:

(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 2 minutes.

8. *ANNEX I*

Section 13 High-speed craft¹⁾

– Amend the existing text of this section as follows:

a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles trian-

¹⁾ Refer to the International Code of Safety for High-Speed craft, 1994 and the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

«Un hydravion ou un navion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques ou situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.»

6. Règle 33

– Le paragraphe a) est modifié comme suit:

«a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 m doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 m doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.»

7. Règle 35

– Le nouveau paragraphe i) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence:

«i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 20 m n'est pas tenu de faire entendre les coups de cloche prescrits aux paragraphes g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.»

8. ANNEXE I, la section 13 est modifiée comme suit:

«13 Engins à grande vitesse¹⁾)

a) Le feu de tête de mâât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle qui est prescrite au paragraphe 2 a)i) de la présente annexe, à condition

¹⁾ Se reporter au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000.

gles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.

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 paragraph 2a)(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 fore mast 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.

9. ANNEX III

Section 1 Whistles

– Amend paragraph a):

a) *Frequencies and range of audibility*

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70–700Hz. 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 180–700Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 metres or more in length, or 180–2100Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of less than 20 metres in length and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1c) below.

– Amend paragraph c):

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 180–700Hz ($\pm 1\%$) for a vessel of 20 metres or more in length,

que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.

b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2 a)ii) de la présente annexe fixe à 4,5 m peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante:

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

Dans cette formule:

y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant;

a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation;

ψ est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés;

C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres.»

9. ANNEXE III

Section I Sifflets

– Le paragraphe a) est modifié comme suit:

«a) *Fréquences et portée sonore*

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz. La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou situées entre 180 et 2100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés au paragraphe 1c) ci-dessous.»

– Le paragraphe c) est modifié comme suit:

«c) *Intensité du signal et portée sonore*

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180–700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou

or 180–2100Hz ($\pm 1\%$) 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 $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	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 180–450Hz

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

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

Section 2 *Bell or gong*

– Amend paragraph b) as follows:

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 percent of the mass of the bell.

180–2100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.»

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels référence de $2 \times 10^{-3} \text{ N/m}^2$ (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1.5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz

^{*2} Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz

^{*3} Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2100 Hz

Section 2 Cloche ou gong

– Le paragraphe b) est modifié comme suit:

«b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3% de celle de la cloche.»

De vertaling in het Nederlands van de resolutie luidt:

Resolutie A.910(22), aangenomen op 29 november 2001

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

De Algemene Vergadering,

Herinnerend aan artikel VI van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (hierna te noemen „het Verdrag”), betreffende wijzigingen van de Bepalingen,

Overwogen hebbend de wijzigingen van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie tijdens haar drieënzeventigste zitting en ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Partijen overeenkomstig artikel VI, tweede lid, van het Verdrag en tevens de aanbevelingen van de Maritieme Veiligheidscommissie betreffende de inwerkingtreding van deze wijzigingen,

1. Neemt, overeenkomstig artikel VI, derde lid, van het Verdrag de wijzigingen vervat in de bijlage bij deze resolutie aan;

2. Besluit, overeenkomstig artikel VI, vierde lid, van het Verdrag dat de wijzigingen in werking treden op 29 november 2003, tenzij op 29 mei 2002 meer dan een derde van de Verdragsluitende Partijen bezwaren tegen de wijzigingen heeft kenbaar gemaakt;

3. Verzoekt de Secretaris-Generaal, overeenkomstig artikel VI, derde lid, deze resolutie ter kennis te brengen van alle Verdragsluitende Partijen met het oog op aanvaarding;

4. Nodigt de Verdragsluitende Partijen uit bezwaren tegen de wijzigingen uiterlijk op 29 mei 2002 mede te delen, na welke datum de wijzigingen zullen worden geacht te zijn aanvaard zoals bepaald in deze resolutie.

Bijlage

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

Voorschrift 3

Wijzig paragraaf a als volgt:

- a. Omvat het woord „schip” elk vaartuig, met inbegrip van vaartui-

gen zonder waterverplaatsing, WIG-tuigen en watervliegtuigen, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water.

Voeg een nieuwe paragraaf m toe, als volgt:

m. Betekent het begrip „Wing-In-Ground (WIG)-tuig” elk multimodaal tuig dat, tijdens haar belangrijkste operationele toestand, vlak boven het wateroppervlakte vliegt daarbij gebruik makend van de drukopbouw tussen het wateroppervlakte en het WIG-tuig.

Voorschrift 8

Wijzig paragraaf a als volgt:

a. Alle maatregelen ter vermindering van aanvaringen moeten worden genomen in overeenstemming met de voorschriften van dit Deel, en dienen, indien de omstandigheden zulks toelaten, doelmatig te zijn en ruim op tijd te worden genomen, daarbij goed rekening houdend met de gebruiken van goed zeemanschap.

Voorschrift 18

Voeg een nieuwe paragraaf f toe, als volgt:

f. i. dient een WIG-tuig tijdens het starten, de landing en de vlucht vlak bij de wateroppervlakte ruim vrij te blijven van alle andere schepen en te vermijden hun vaart te belemmeren;
ii. dient een WIG-tuig dat varende is als werktuiglijk voortbewogen schip te handelen overeenkomstig de voorschriften van dit Deel.

Voorschrift 23

Voeg een nieuw onderdeel c toe, en hernummer dienovereenkomstig:

c. Een WIG-tuig dient alleen tijdens de start, de landing en de vlucht vlak boven water, behalve de lichten voorgeschreven onder a van dit voorschrift, een rondom zichtbaar rood schitterlicht te tonen.

Voorschrift 31

Wijzig voorschrift 31 als volgt:

Wanneer het voor een watervliegtuig of een WIG-tuig niet uitvoerbaar is de lichten en dagmerken te tonen met de kenmerkende eigenschappen

of op de plaatsen, voorgeschreven in de voorschriften van dit Deel, dient het lichten en dagmerken te tonen die deze in kenmerkende eigenschappen en plaatsing zoveel mogelijk benaderen.

Voorschrift 33

Wijzig voorschrift 33a als volgt:

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

Voorschrift 35

Voeg een nieuw onderdeel i toe en hernummer dienovereenkomstig:

i. Een schip van 12 meter of meer doch minder dan 20 meter in lengte is niet verplicht de klokseinen te geven zoals voorgeschreven in de paragrafen g en h van dit Voorschrift. Echter, indien het deze klokseinen niet geeft, dient het een ander doelmatig sein te geven met tussenpozen van niet meer dan twee minuten.

BIJLAGE I

Punt 13 Snelle schepen¹⁾

Wijzig de bestaande tekst van dit punt als volgt:

a. Het toplicht van een snel schip kan worden geplaatst op een hoogte die in verhouding met de breedte van het schip geringer is dan

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

die voorgeschreven in punt 2a.i van deze Bijlage, mits de basishoek van de gelijkbenige driehoeken gevormd door de boordlichten en het toplicht, van voren gezien, niet kleiner is dan 27°.

b. Op snelle schepen met een lengte van 50 meter of meer, mag de loodrechte afstand tussen het voortoplicht en het achtertoplicht van 4,5 meter zoals voorgeschreven in punt 2a.ii van deze Bijlage worden gewijzigd, mits deze afstand niet kleiner is dan de waarde bepaald met de volgende formule:

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

waarbij:

y de hoogte is van het achtertoplicht boven het voortoplicht in meters;

a de hoogte is van het voortoplicht boven de wateroppervlakte tijdens de vaart in meters;

ψ de trim is tijdens de vaart in graden;

C de horizontale afstand is tussen de toplichten in meters.

BIJLAGE III

Punt 1 Fluiten

Wijzig onderdeel a als volgt:

a. *Frequenties en hoorbaarheidsafstand*

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

Wijzig onderdeel c als volgt:

c. *Geluidsterkte en hoorbaarheidsafstand*

Een op een schip aangebrachte fluit dient in de richting van de grootste geluidsterkte van de fluit en op een afstand van 1 meter daarvan in ten minste één 1/3 octaafband binnen de frequenties tussen 180 en 700 Hz (+/- 1%) voor een schip met een lengte van 20 meter of meer, of tussen 180 en 2100 Hz voor een schip met een lengte van minder dan 20

meter, een geluidsdrukniveau voort te brengen van niet minder dan het desbetreffende cijfer in de onderstaande tabel.

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

^{*1} Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 180 en 450 HZ

^{*2} Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 450 en 800 Hz

^{*3} Wanneer de gemeten frequenties liggen tussen 800 en 2100 Hz

Punt 2 Klok of gong

Wijzig onderdeel b als volgt:

b. Constructie

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

Ingevolge punt 2 van de bovenstaande resolutie zijn de wijzigingen voor de Verdragsluitende Staten op 29 november 2003 in werking getreden.

Uitgegeven de *derde* maart 2004.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

B. R. BOT