Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

GOVERNMENT GAZETTE

STAATSKOERANT

VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

REGULATION GAZETTE No. 2477

Registered at the Post Office as a Newspaper

PRICE 20c PRYS
OVERSEAS 30c OORSEE
POST FREE — POSVRY

REGULASIEKOERANT No. 2477

As 'n Nuusblad by die Poskantoor Geregistreer

VOL. 144] 10 JUNE / JUNIE 1977 [No. 5577

PROCLAMATION

by the State President of the Republic of South Africa

No. R. 107 10 June 1977

MERCHANT SHIPPING ACT, 1951 (ACT 57 OF 1951), AS AMENDED

SUBSTITUTION FOR THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1960, OF THE CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

Under the powers vested in me by section 356*bis* (1) of the Merchant Shipping Act, 1951 (Act 57 of 1951), as amended, I hereby substitute for the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, appearing in the Third Schedule to the said Act, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, contained in the Annex hereto, with effect from 15 July 1977.

Given under my Hand and the Seal of the Republic of South Africa at Cape Town this Twenty-eighth day of April, One thousand Nine hundred and Seventy-seven.

N. DIEDERICHS, State President.

By Order of the State President-in-Council:

S. L. MULLER.

PROKLAMASIE

van die Staatspresident van die Republiek van Suid-Afrika

No. R. 107 10 Junie 1977

HANDELSKEEPVAARTWET, 1951 (WET 57 VAN 1951), SOOS GEWYSIG

VERVANGING VAN DIE INTERNASIONALE REGULASIES VIR DIE VOORKOMING VAN BOTSINGS OP SEE, 1960, DEUR DIE KONVENSIE INSAKE DIE INTERNASIONALE REGULASIES VIR DIE VOORKOMING VAN BOTSINGS TER SEE, 1972

Kragtens die bevoegdheid my verleen by artikel 356*bis* (1) van die Handelskeepvaartwet, 1951 (Wet 57 van 1951), soos gewysig, vervang ek hierby die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings op See, 1960, wat in die Derde Bylae van genoemde Wet verskyn, deur die Konvensie insake die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See, 1972, wat in die Bylae hierby vervat is, met ingang van 15 Julie 1977.

Gegee onder my Hand en die Seël van die Republiek van Suid-Afrika te Kaapstad, op hede die Agt-en-twintigste dag van April Eenduisend Negehonderd Sewe-en-sewentig.

N. DIEDERICHS, Staatspresident.

Op las van die Staatspresident-in-rade:

S. L. MULLER.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea;

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960;

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

ARTICLE II

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by—

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

ARTICLE III

Territorial application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the

KONVENSIE INSAKE DIE INTERNASIONALE REGULASIES VIR DIE VOORKOMING VAN BOTSINGS TER SEE, 1972

Die Partye by die huidige Konvensie,

HET 'n BEGEERTE OM 'n hoë standaard van veiligheid ter see te handhaaf;

GEDAGTIG AAN die noodsaaklikheid om die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings op See, wat vervat is in 'n aanhangsel by die Sluitingsoorkonde van die Internasionale Konvensie vir die Beveiliging van Menselewens op See, 1960, te hersien en by te werk;

NA OORWEGING VAN daardie Regulasies in die lig van ontwikkelings sedert die goedkeuring daarvan;

HET SOOS VOLG OOREENGEKOM:

ARTIKEL I

Algemene verpligtinge

Die Partye by die huidige Konvensie verbind hulle om uitvoering te gee aan die Reëls en ander Aanhangsels wat die aangehegte Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings ter See, 1972, (hieronder "die Regulasies" genoem) uitmaak.

ARTIKEL II

Ondertekening, bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetrede

1. Die huidige Konvensie bly tot 1 Junie 1973 beskikbaar vir ondertekening en bly daarna beskikbaar vir toetrede daartoe.

2. State wat lede is van die Verenigde Volke of van enige van die Gespesialiseerde Agentskappe, of van die Internasionale Atoomkragagentskap, of medeondertekenaars van die Statuut van die Internasionale Geregshof, kan tot hierdie konvensie toetree deur—

(a) ondertekening sonder voorbehoud wat betref bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring;

(b) ondertekening onderworpe aan bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring gevolg deur bekragtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

(c) toetrede.

3. Bekragtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetrede geskied deur die indiening van 'n dokument met daardie strekking by die Intergoewermentele Seevaartkonsultorganisasie (hieronder "die Organisasie" genoem) wat die Regerings van State wat die huidige Konvensie onderteken het of daartoe toegetree het, van die indiening van elke dokument, asook van die datum van sodanige indiening in kennis moet stel.

ARTIKEL III

Uitbreiding tot gebiede

1. Die Verenigde Volke, in gevalle waar dié die administreerde owerheid van 'n gebied is, of 'n Kontrakterende Party wat verantwoordelik is vir die internasionale betrekkinge van 'n gebied, kan te eniger tyd by skriftelik kennisgewing aan die Sekretaris-generaal van die Organisaie (hieronder "die Sekretaris-generaal" genoem) die huidige Konvensie tot sodanige gebied uitbrei.

2. Die huidige Konvensie word vanaf die datum van ontvangs van die kennisgewing of vanaf sodanige ander datum wat in die kennisgewing aangegee word, tot die gebied wat daarin genoem is, uitgebrei.

3. 'n Kennisgewing wat ooreenkomstig paragraaf 1 van hierdie Artikel uitgereik is, kan teruggetrek word met betrekking tot 'n gebied wat in daardie kennisgewing genoem word, en die uitbreiding van hierdie Konvensie

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

ARTICLE IV

Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force 12 months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1 (a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

ARTICLE V

Revision conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

ARTICLE VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

tot daardie gebied is na een jaar of sodanige langer tydperk ten tyde van die terugtrekking gespesifiseer, nie meer van toepassing nie.

4. Die Sekretaris-generaal moet al die Kontrakterende Partye verwittig van enige kennisgewing van uitbreiding of die terugtrekking van enige uitbreiding ingevolge hierdie Artikel.

ARTIKEL IV

Inwerkingtreding

1. (a) Die huidige Konvensie tree in werking 12 maande na die datum waarop minstens 15 State Partye daartoe geword het en waarvan die handelsvlote gesamentlik minstens 65 persent in getal of bruto ton van die wêreld se vloot van skepe van 100 bruto ton uitmaak, wat ook al eerste bereik word.

(b) Ondanks die bepalings van subparagraaf (a) van hierdie paragraaf, tree die huidige Konvensie nie voor 1 Januarie 1976 in werking nie.

2. Vir State wat ooreenkomstig Artikel II hierdie Konvensie bekragtig, aanvaar, goedkeur of daartoe toetree nadat aan die voorwaardes voorgeskryf in subparagraaf 1 (a) voldoen is en voordat die Konvensie van krag word, is die datum van inwerkingtreding dié waarop die Konvensie van krag word.

3. Vir State wat na die datum waarop die Konvensie in werking tree dit bekragtig, aanvaar, goedkeur of daartoe toetree, is die datum van inwerkingtreding dié waarop 'n dokument ooreenkomstig Artikel II ingedien word.

4. Na die datum van inwerkingtreding van 'n wysiging van hierdie Konvensie ooreenkomstig paragraaf 4 van Artikel VI, is enige bekragting, aanvaarding, goedkeuring of toetrede op die Konvensie in sy gewysigde vorm van toepassing.

5. Die Regulasies vervang en herroep die Internasionale Regulasies vir die Voorkoming van Botsings op See, 1960, op die datum van inwerkingtreding van hierdie Konvensie.

6. Die Sekretaris-generaal moet die Regerings van State wat hierdie Konvensie onderteken het of daartoe toegetree het, in kennis stel van die datum van inwerkingtreding.

ARTIKEL V

Hersieningskonferensie

1. 'n Konferensie kan deur die Organisasie belê word met die doel om hierdie Konvensie of die Regulasies of albei te hersien.

2. Op versoek van minstens een-derde van die Kontrakterende Partye, moet die Organisasie 'n Konferensie van Kontrakterende Partye belê met die doel om hierdie Konvensie of die Regulasies of albei te hersien.

ARTIKEL VI

Wysiging van die Regulasies

1. Enige wysiging van die Regulasies wat deur 'n Kontrakterende Party voorgestel is, moet op versoek van daardie Party binne die Organisasie oorweeg word.

2. Indien die wysiging aangeneem word deur 'n tweederde-meerderheid van die aanwesiges wat hul stem uitbring in die Organisasie se Komitee vir die Veiligheid van Seeliede, word alle Kontrakterende Partye en Lede van die Organisasie minstens ses maande voor oorweging daarvan deur die Vergadering van die Organisasie van sodanige wysiging verwittig. 'n Kontrakterende Party wat nie 'n Lid van die Organisasie is nie, is daarop geregtig om deel te neem wanneer die wysiging deur die Vergadering oorweeg word.

3. Indien die wysiging deur 'n tweederde-meerderheid van die aanwesiges wat hul stem in die Vergadering uitbring, aangeneem word, word dit deur die Sekretaris-generaal aan alle Kontrakterende Partye vir aanvaardig voorgelê.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

ARTICLE VIII

Deposit and registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this Twentieth day of October, One thousand Nine hundred and Seventy-two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

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.

4. Sodanige wysiging tree in werking op 'n datum wat die Vergadering by die aanname daarvan bepaal, tensy meer as een derde van die Kontrakterende Partye die Organisasie teen 'n vroeër datum wat terselfdertyd deur die Vergadering bepaal is, in kennis stel van hul beswaar teen die wysiging. Die bepaling deur die Vergadering van die datums in hierdie paragraaf bedoel, geskied by wyse van 'n tweederde-meerderheid van die aanwesiges wat hul stem uitbring.

5. Vir alle Kontrakterende Partye wat nie teen die wysiging beswaar gemaak het nie, vervang die wysiging, wanneer dit van krag word, enige vorige bepaling waarop sodanige wysiging betrekking het.

6. Die Sekretaris-generaal moet alle Kontrakterende Partye en Lede van die Organisasie in kennis stel van enige versoek en kennisgewing ingevolge hierdie Artikel en die datum waarop enige wysiging van krag word.

ARTIKEL VII

Opsegging

1. Die huidige Konvensie kan te eniger tyd na verloop van vyf jaar vanaf die datum waarop die Konvensie vir 'n kontrakterende Party van krag word, deur sodanige Party opgesê word.

2. Opsegging moet geskied deur 'n dokument by die Organisasie in te dien. Die Sekretaris-generaal moet alle ander Kontrakterende Partye in kennis stel van die ontvangs van die opseggingsdokument en van die datum waarop dit vir bewaring ingedien is.

3. 'n Opsegging tree in werking een jaar, of sodanige langer tydperk as wat in die dokument gespesifiseer word, nadat dit vir bewaring ingedien is.

ARTIKEL VIII

Bewaring en registrasie

1. Die huidige Konvensie en die Regulasies moet vir bewaring ingedien word by die Organisasie, en die Sekretaris-generaal moet gewaarmerkte ware afskrifte daarvan stuur aan al die Regerings van State wat hierdie Konvensie onderteken het of daartoe toegetree het.

2. Sodra die huidige Konvensie van krag word, moet die teks deur die Sekretaris-generaal aan die Sekretariaat van die Verenigde Volke gestuur word vir registrasie en publikasie ooreenkomstig Artikel 102 van die Handves van die Verenigde Volke.

ARTIKEL IX

Tale

Die huidige Konvensie, tesame met die Regulasies, is in een eksemplaar opgestel in die Engelse en die Franse taal; albei tekste is ewe outentiek. Dit word amptelik in die Russiese en die Spaanse taal vertaal en saam met die ondertekende oorspronklike gedeponeer.

TEN BEWYSE WAARVAN die ondergetekendes wat behoorlik deur hulle onderskeie Regerings vir daardie doel gemagtig is, hierdie Konvensie onderteken het.

GEDOEN TE LONDEN op hede die Twintigste dag van Oktober Eenduisend Negehonderd Twee-en-sewentig.

INTERNASIONALE REGULASIES VIR DIE VOORKOMING VAN BOTSINGS TER SEE, 1972

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.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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 or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light 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, without interfering with the special function of the vessel, 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 to 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 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;

(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 of fluitseine vir oorlogskepe en vaartuie wat in konvooi vaar of vir bykomende pos- of seinligte vir vissersbote wat as 'n vloot visvang nie. Hierdie bykomende pos- of seinligte of fluitseine moet, sover moontlik, van so 'n aard wees dat dit nie verwar kan word met enige lig 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 bepalings 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, sonder om inbreuk te maak op die spesiale funksie van die vaartuig, moet sodanige vaartuig voldoen aan sodanige ander bepalings met betrekking tot sowel getal, posisie, afstand of sektor van sigbaarheid van ligte en figure as ten opsigte van 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 definisies

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 en seevliegtuie, wat as 'n vervoermiddel op water gebruik word of kan word;

(b) beteken die term "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 sleeplyne of ander visvangapparaat wat nie maneuvreerbaarheid beperk nie;

(e) omvat die woord "seevliegtuig" enige vliegtuig wat ontwerp is om op 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;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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 following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

(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 minesweeping 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 of 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.

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;

(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 volgende vaartuie word beskou as vaartuie met beperkte maneuvreerbaarheid:

(i) 'n Vaartuig besig met die lê, versiening of oplig 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 persone, proviand of vrag terwyl dit varende is;

(iv) 'n vaartuig besig met die lansering of herwinning van lugvaartuie;

(v) 'n vaartuig besig met mynveëry;

(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 met die term "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 van die 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; en

(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.

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 sigbaarheidstoestand.

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 vaartuig met spesiale aandag aan stilhouafstand en draaivermoë in die heersende toestande;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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, 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 alteration 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.

(iv) snags die aanwesigheid van agtergrondlig soos dié van kusligte of veroorsaak deur terugstrooiing van sy eie ligte;

(v) die toestand van die wind, see en seestrome, en die nabyheid van navigasiegevare;

(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 kan soms wel bestaan selfs al is daar 'n aanmerklike peilingverandering, veral wanneer 'n baie groot vaartuig of 'n sleep of 'n vaartuig 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, 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 liefs vermy word.

(c) Indien daar genoeg seeruimte is, kan 'n verandering van koers alleen die doeltreffendste 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.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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.

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 Organisation.

(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 the 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 as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(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 vaartuig 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 oënskou te neem, moet die vaartuig sy snelheid verminder of tot stilstand kom deur sy aandrywingsmiddele te stop of in trurat te plaas.

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 deluidsein 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 verbysteek slegs indien die vaartuig wat verbygesteek word, stappe moet doen om veilige verbyvaart moontlik te maak, moet die vaartuig wat wil verbysteek sy bedoeling laat blyk deur die toepaslike sein te gee soos voorgeskryf 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 'n 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.

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

(i) voortbeweeg in die toepaslike verkeersbaan in die algemene rigting van die verkeersvloei 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 kant af by 'n baan aansluit of dit verlaat, moet die hoek met die algemene rigting van die verkeersvloei so klein doenlik wees.

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

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, 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 powerdriven vessel following a traffic lane.

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 this Section 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) Kusverkeersones mag normaalweg nie deur deurverkeer gebruik word nie wat met veiligheid van die toepaslike verkeersbane binne die aangrensende verkeersverdelingskema gebruik kan maak.

(e) Geen vaartuig, uitgesonderd 'n kruisingsvaartuig, 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.

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) Vir die toepassing van hierdie Reël is die loefkant die kant teenoor die kant waaraan 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 hierdie Afdeling, 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 dié 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 boegligte 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 dienooreenkomstig handel.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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;

(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 daar 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 die ander voor hom of naastenby voor hom gewaar en snags die masligte van die ander in lyn of amper in lyn of albei die boegligte van die ander kan sien, en bedags wanneer 'n soortgelyke situasie hom voordoen.

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

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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.

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.

(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—

(i) 'n onbestuurbare vaartuig;
(ii) 'n vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid;

(d) (i) enige vaartuig, behalwe een wat onbestuurbaar is of een met beperkte maneuvreerbaarheid, indien die omstandighede van die geval dit toelaat, vermy om die veilige deurvaart van 'n vaartuig beperk deur sy diepgang wat die nodige seine soos bepaal in Reël 28 gee, te hinder;

(ii) 'n vaartuig beperk deur sy diepgang, besonder versigtig vaar met sy spesiale toestand altyd in gedagte;

(e) 'n seevliegtuig op die water oor die algemeen ver wegbly van alle vaartuie en voorkom dat hy hul vaart hinder. In omstandighede waar daar wel 'n botsingsrisiko bestaan, moet hy hom bepaal by die Reëls vervat in dié Deel.

AFDELING III.—OPTREDE VAN VAARTUIE IN BEPERKTE SIG

REËL 19

Optrede van vaartuie in beperkte sig

(a) Hierdie Reël is van toepassing op vaartuie wat nie in sig van mekaar is nie en wat vaar in of naby 'n gebied waar die sig beperk is.

(b) Elke vaartuig moet voortbeweeg teen 'n veilige snelheid wat aangepas is by die heersende omstandighede en toestande van beperkte sig. 'n Kragaangedrewe vaartuig moet sy motore gereed hou om onmiddellik te kan maneuvreer.

(c) Elke vaartuig moet die heersende omstandighede en toestande van beperkte sig behoorlik in ag neem wanneer die Reëls van Afdeling I van hierdie Deel nagekom word.

(d) 'n Vaartuig wat deur radar alleen die teenwoordigheid van 'n ander vaartuig vasstel, moet bepaal of nabyvaart besig is om te ontwikkel en of daar 'n botsingsrisiko bestaan. Indien wel, moet hy vroegtydig vermydingstappe doen. Indien die stappe uit koersverandering bestaan, moet hy sover moontlik die volgende vermy:

(i) 'n Koersverandering na bakboord vir 'n vaartuig voor sy dwarste uitgesonderd vir 'n vaartuig wat verbygesteek word;

(ii) 'n koersverandering na 'n vaartuig dwars opsy of dwarsagter.

(e) Uigesonderd waar vasgestel is dat 'n botsingsrisiko nie bestaan nie, moet elke vaartuig wat oënskynlik voor sy dwarste die missein van 'n ander vaartuig hoor, of wat nie 'n tromp-opsituasie met 'n vaartuig voor sy dwarste kan vermy nie, sy snelheid verminder tot die minimum wat nodig is om hom op sy koers te hou. Hy moet, indien dit nodig blyk tot stilstand kom en in elk geval met die grootste versigtigheid vaar totdat die gevaar van 'n botsing verby is.

DEEL C: LIGTE EN FIGURE

REËL 20

Toepassing

(a) Die Reëls in hierdie Deel moet in alle weersomstandighede nagekom word.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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 centreline 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 lenght of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
a sidelight, 2 miles;
a sternlight, 2 miles;
a towing light, 2 miles;
'n wit, rooi, groen of geel rondomlig, 2 myl;

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

a masthead light, 2 miles;
a sidelight, 1 mile;
a sternlight, 2 miles;

(b) Die Reëls in verband met ligte moet van sononder tot sonop nagekom word, en gedurende sodanige tye mag geen ander ligte vertoon word nie, uitgesonderd ligte wat nie aangesien kan word vir die ligte voorgeskryf by hierdie Reëls nie of nie hul sigbaarheid en onderskeidende aard benadeel nie of die hou van 'n behoorlike uitkyk belemmer nie.

(c) Die ligte voorgeskryf by hierdie reëls moet, indien hulle gevoer word, ook vanaf sonop tot sononder in swak sig vertoon word en kan in alle omstandighede vertoon word waar dit nodig geag word.

(d) Die Reëls aangaande die figure moet gedurende die dag nagekom word.

(e) Die ligte en figure voorgeskryf by hierdie Reëls moet voldoen aan die bepalings van Aanhangsel I van hierdie Regulasies.

REËL 21

Definisies

(a) "Mastoplig" beteken 'n wit lig aangebring op die langsmidskeepse lyn van die vaartuig, wat 'n ononderbroke lig werp oor 'n horisonboog van 225 grade en wat so geplaas is dat dit van reg voor tot 22,5 grade agter die dwarste aan weerskante van die vaartuig lig vertoon.

(b) "Boegligte" beteken 'n groen lig aan die stuurboordkant en 'n rooi lig aan die bakboordkant, wat elk 'n ononderbroke lig werp oor 'n horisonboog van 112,5 grade en wat so geplaas is dat dit van reg voor tot 22,5 grade agter die dwarste aan die onderskeie kante lig vertoon. By vaartuie korter as 20 meter kan die boegligte verenig word tot een lantern wat op die langsmidskeepse lyn van die vaartuig gevoer word.

(c) "Heklig" beteken 'n wit lig wat so na doenlik aan die hek geplaas is, wat 'n ononderbroke lig werp oor 'n horisonboog van 135 grade en wat so geplaas is dat dit 67,5 grade reg van agter aan beide kante van die vaartuig lig vertoon.

(d) "Sleeplig" beteken 'n geel lig met dieselfde kenmerke as die "heklig" omskryf in paragraaf (c) van hierdie Reël.

(e) "Rondomlig" beteken 'n lig wat 'n ononderbroke lig werp oor 'n horisonboog van 360 grade.

(f) "Flitsende lig" beteken 'n lig wat met gereelde tussenpose flits met 'n frekwensie van 120 flitse of meer per minuut.

REËL 22

Sigbaarheid van ligte

Die ligte voorgeskryf in hierdie Reëls, moet die sterkte voorgeskryf in paragraaf 8 van Aanhangsel I van 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 boeglig, 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 boeglig, 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 boeglig, 1 myl;
'n heklig, 2 myl;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

a towing light, 2 miles;

a white, red, green and yellow all-round light, 2 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 power-driven vessel of less than seven metres in length and whose maximum speed does not exceed seven knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

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), two masthead lights forward 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), two masthead lights forward in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).

(e) A vessel or object being towed 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.

'n sleeplig, 2 myl;

'n wit, rooi, groen of geel rondomlig, 2 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) boegligte;

(iv) 'n heklig.

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

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), twee mastopligte voor 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) boegligte;

(iii) 'n heklig;

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

(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 gestoot 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), twee mastopligte voor in 'n vertikale lyn;

(ii) boegligte;

(iii) 'n heklig.

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

(e) 'n Vaartuig of voorwerp wat gesleep word, moet die volgende vertoon:

(i) Boegligte;

(ii) 'n heklig;

(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 boegligte vertoon; en

(ii) 'n vaartuig wat langsaan gesleep word, 'n heklig en, aan die voorkant, boegligte vertoon.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

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

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 12 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 seven 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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(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; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

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

REËL 25

Varende seilvaartuie en vaartuie met roeivaart

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

(i) Boegligte;

(ii) 'n heklig.

(b) Op 'n seilvaartuig korter as 12 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 sewe 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; 'n vaartuig korter as 20 meter kan in plaas van hierdie figuur 'n mandjie vertoon;

(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 boegligte en 'n heklig.

(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; 'n vaartuig korter as 20 meter kan in plaas van hierdie figuur 'n mandjie vertoon;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(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 for 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 minesweeping 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, masthead 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 vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraph (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24 (a).

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) 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 making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii) 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 the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica

(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 hierdie paragraaf, ook boegligte en 'n heklig.

(d) 'n Vaartuig besig met visvang in die nabyheid van ander vaartuie besig met visvang kan ook die addisionele seine vertoon soos beskryf in Aanhangsel II van hierdie Regulasies.

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

REËL 27

Onbestuurbare vaartuie of vaartuie met beperkte manuevreerbaarheid

(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, boegligte en 'n heklig.

(b) 'n Vaartuig met beperkte maneuvreerbaarheid uitsonderd 'n vaartuig wat besig is met mynveëry, 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), mastopligte, boegligte en 'n heklig;

(iv) wanneer hy voor anker lê, benewens die ligte en figure in subparagrawe (i) en (ii) voorgeskryf, ook die lig, ligte of figuur voorgeskryf in Reël 30.

(c) 'n Vaartuig besig met sleepwerk wat veroorsaak dat hy nie van sy koers kan afwyk nie, moet benewens die ligte en figure voorgeskryf in paragraaf b (i) en (ii) van hierdie Reël ook die ligte en figure voorgeskryf in Reël 24 (a) vertoon.

(d) 'n Vaartuig besig met baggerwerk of onderwaterwerksaamhede moet, wanneer sy maneuvreerbaarheid beperk is, ook die ligte en figure voorgeskryf in paragraaf (b) 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) wanneer hy vaartloop deur die water, benewens die ligte voorgeskryf in hierdie paragraaf, ook mastopligte, boegligte en 'n heklig;

(iv) wanneer 'n vaartuig waarop hierdie paragraaf van toepassing is, voor anker lê, die ligte of figure voorgeskryf in subparagrawe (i) en (ii) in die plek van die ligte en figure voorgeskryf in Reël 30.

(e) Wanneer die grootte van 'n vaartuig wat besig is met duikwerksaamhede dit ondoenlik maak om die figure voorgeskryf in paragraaf (d) van hierdie Reël te vertoon,

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

(f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three of the International Code flag "A" not less than 1 metre or 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 closer than 1 000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

(g) Vessels of less than 7 metres in lenght shall not be required to exhibit the lights 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 anchor light, lights or shape.

(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 lenght, when at anchor or aground, 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 shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

moet hy 'n styfgespande replika van die Internasionale Kodevlag "A" van minstens 1 meter hoog vertoon. Voor sorg moet getref word dat dit van alle kante sigbaar is.

(f) 'n Vaartuig wat besig is met mynveëry, moet benewens die ligte voorgeskryf vir 'n kragaangedrewe vaartuig in Reël 23, ook drie groen rondomligte of drie balle vertoon. Een van hierdie ligte of tekens moet so na moontlik aan die voormastop en een aan elke end van die voorra vertoon word. Hierdie ligte of figure waarsku ander vaartuie dat dit gevaarlik is om nader as 1 000 meter van die hek of 500 meter van elke sy van die mynveër te kom.

(g) Van vaartuie korter as 7 meter word nie vereis om die ligte voorgeskryf in hierdie Reël 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 van 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 loodsdiens 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 boegligte en 'n heklig;

(iii) indien hy voor anker lê, afgesien van die ligte voorgeskryf in subparagraaf (i), ook die ankerlig, -ligte of -figuur.

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

REËL 30

Geankerde of gestrande 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 en '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 of gestrand het, 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 paragraaf (a), (b) of (d) van hierdie Reël nie.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane 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 seconds' duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell 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 specifications 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 authorised 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 10 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.

REËL 31

Seevliegtuie

Indien dit vir 'n seevliegtuig 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

Definisies

(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 van hierdie Regulasies.

(b) Die term "kort stoot" beteken 'n stoot wat ongeveer een sekonde duur.

(c) Die term "lang stoot" beteken 'n stoot wat ongeveer vier tot ses sekondes duur.

REËL 33

Toerusting vir geluidseine

(a) 'n Vaartuig van 12 meter of langer moet voorsien wees van 'n fluit en 'n klok, 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 Aanhangsel III van hierdie Regulasies. Die klok of die ghong of beide kan vervang word deur ander toerusting wat dieselfde onderskeie klankkwaliteite het, mits die vereiste seine nog altyd per hand voortgebring 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

Manuevreer- en waarskuwingseine

(a) Wanneer vaartuie in sig van mekaar is, moet 'n varende kragaangedrewe vaartuig, wanneer hy maneuvreer 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 kortstote, 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 10 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 Aanhangsel I.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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 bend 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 2 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 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 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 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(d) 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 2 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.

(e) 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 shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

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

(i) moet 'n vaartuig wat 'n ander wil verbysteek, 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 sy 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 2 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 2 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 2 minute, drie stote na mekaar gee, naamlik een lang stoot gevolg deur twee kort stote.

(d) '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 2 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.

(e) 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.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 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 5 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.

(g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) 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.

(h) 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 2 minutes.

(i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) 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 authorised 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.

RULE 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exibit the signals prescribed 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, 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.

(f) 'n Vaartuig wat voor anker lê, moet met tussenpose van hoogstens een minuut die klok omtrent 5 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 5 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.

(g) 'n Vaartuig wat gestrand het, moet die kloksein gee en, indien dit vereis word, die ghongsein voorgeskryf in paragraaf (f) 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.

(h) 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 2 minute.

(i) 'n Loodsvaartuig wat besig is met loodsdiens kan, benewens die seine voorgeskryf in paragraaf (a), (b) of (f) van hierdie Reël, 'n identifikasiesein 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 verwar 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.

REËL 37

Noodseine

Wanneer 'n vaartuig in nood verkeer en hulp nodig het, moet hy die seine voorgeskryf in Aanhangsel IV van 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 bepalings 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 paragraaf 7 van Aanhangsel I van 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 mastopligte op vaartuie korter as 150 meter ooreenkomstig die voorskrifte van paragraaf 3 (a) van Aanhangsel I, permanente vrystelling;

(ii) die herplasing van mastopligte op vaartuie van 150 meter of langer ooreenkomstig die voorskrifte van paragraaf 3 (a) van Aanhangsel I van hierdie Regulasies, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I, 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, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

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.

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 1 000 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, then such masthead 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 the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(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 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

(e) die herplasing van mastopligte ooreenkomstig die voorskrifte van paragraaf 2 (b) van Aanhangsel I, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies;

(f) die herplasing van boegligte ooreenkomstig die voorskrifte van paragrawe 2 (g) en 3 (b) van Aanhangsel I, tot nege jaar na die datum van inerkingtreding van hierdie Regulasies;

(g) die vereistes in verband met toerusting vir geluidseine, voorgeskryf in Aanhangsel III, tot nege jaar na die datum van inwerkingtreding van hierdie Regulasies.

AANHANGSEL I.—POSISIE EN TEGNIESE BESONDERHEDE VAN LIGTE EN FIGURE

1. *Definisie.*

Die term "hoogte bokant die romp" beteken die hoogte bokant die boonste deurlopende dek.

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 1 000 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 boegligte en 'n heklig gevoer word, moet dit minstens 1 meter hoër as die boegligte geplaas word.

(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 die voormaslig van 'n kragaangedrewe vaartuig.

(f) Die mastoplig of -ligte moet onder alle omstandighede so geplaas word dat dit bokant en weg van alle ander ligte en hindernisse is.

(g) Die boegligte 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 boegligte 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 volg 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 sleeplig vereis word, minstens 4 meter bokant die romp wees.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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, not be 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 fishing 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, 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 not be 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 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.

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 shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. 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 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0,6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0,6 metre 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 metre.

(ii) Op 'n vaartuig korter as 20 meter moet sodanige ligte minstenrs 1 meter van mekaar geplaas word. Uitgesonderd wanneer 'n sleeplig vereis word, moet die onderste van hierdie ligte minstens 2 meter bokant die romp 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 vissersvaartuig wat besig is met visvang, moet in 'n posisie minstens twee maal so ver as die afstand tussen die twee vertikale ligte bokant die boegligte geplaas word.

(k) Wanneer twee ankerligte gevoer word, moet die voorste een minstens 4,5 meter bokant die agterste een geplaas word. Op 'n vaartuig van 50 meter of langer moet hierdie voorste ankerlig minstens 6 meter bo die romp wees.

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 vaartuig van 20 meter of langer mag die boegligte nie voor die masligte geplaas word nie. Hulle moet aan die kant of na aan die kant van die vaartuig geplaas word.

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 boegligte 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 verbysteek, 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 boegligte.*

Die boegligte moet toegerus wees met binneboordskerms wat dofswart geverf is en wat voldoen aan die vereistes van paragraaf 9 van hierdie Aanhangsel. By 'n saamgestelde latern 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.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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:

$$I=3,43\times10^{6}\times T\times D^{2}\times K^{-D}$$

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.

9. *Horizontal sectors.*

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must 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 limits.

(b) 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, which need not be placed at an impracticable hight above the hull.

(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 standaarde, 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:

$$I=3,43\times10^{6}\times T\times D^{2}\times K^{-D}$$

waar I die ligintensiteit in kandelas in bedryfsomstandighede T die drumpelfaktor 2×10^{-7} lux, D die sigbaarheidsafstand van die lig in seemyl en 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.

Sigbaarheidsafstand van lig in seemyl	*Ligintensiteit van ligte in kandelas as K=0,8*
D	*I*
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Opmerking.—Die maksimum ligintensiteit van navigasieligte moet beperk word om onnodige blikkering uit te skakel.

9. *Horisontale sektore.*

(a) (i) Vorentoe moet die boegligte 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 boegligte en masligte en 22,5 grade dwarsagter vir boegligte 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 grense feitlik afgesny word.

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

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

10. *Vertical sectors.*

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels 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 the vertical sectors of electric lights 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 paragraph 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 hight 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. *Approval.*

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

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 metre 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 when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may 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 engaged in pair trawling may exhibit—

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

10. *Vertikale sektore.*

(a) Die vertikale sektore van die elektriese ligte, uitgesonderd dié op seilvaartuie, 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 moet die vertikale sektore van elektriese ligte 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 paragraaf 8 van hierdie Aanhangsel.

12. *Maneuvreerlig.*

Nieteenstaande die bepalings van paragraaf 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 vaartuig 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. *Goedkeuring.*

Die konstruksie van die lanterns en tekens en die installering van lanterns aan boord van die vaartuig moet die goedkeuring wegdra van die toepaslike owerheid van die Staat waar die vaartuig geregistreer is.

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 vistreilers.*

(a) Vaartuie wat besig is met treilvisvang, of hulle bodem- of pelagiese tuig gebruik al dan nie, kan 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 wat as 'n paar treil, kan die volgende vertoon:

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

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2 (a) above.

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) 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 $\frac{1}{3}$-octave band within the range of frequencies 180–700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	$\frac{1}{3}$rd-octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m²	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	0,5

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 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 sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the

(ii) wanneer die nette gegooi of ingetrek word of indien die nette vassit aan 'n hindernis, die ligte voorgeskryf in 2 (a) hierbo.

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 moet tussen 70 en 700 Hz lê.

Die hoorbaarheidsafstand van die fluitsein moet bepaal word deur daardie frekwensies, wat die grondfrekwensie en/of een of meer van die hoër frekwensies kan insluit, wat tussen 180 en 700 Hz (± 1 persent) lê en wat die geluiddrukvlakke 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 en 200 Hz vir 'n vaartuig van 200 meter of langer;

(ii) 130 en 350 Hz vir 'n vaartuig langer as 75 meter maar korter as 200 meter;

(iii) 250 en 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 1 meter daarvandaan 'n klankdrukvlak in minstens een $\frac{1}{3}$-oktaafband binne die frekwensies tussen 180 en 700 Hz (± 1 persent) van minstens die toepaslike syfer, aangegee in die tabel hieronder, lewer.

Lengte van vaartuig in meter	$\frac{1}{3}$-oktaafbandvlak op 1 meter in dB met verwysing na 2×10^{-5} N/m²	Hoorbaarheidsafstand in seemyl
200 of langer.....	143	2
Langer as 75 maar korter as 200.....	138	1,5
Langer as 20 maar korter as 75.....	130	1
Korter as 20.....	120	0,5

Die hoorbaarheidsafstand 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 geluiddrukvlak van 'n gerigte fluit moet hoogstens 4 dB minder as die geluiddrukvlak op die aslyn in enige rigting op die horisontale vlak binne ± 45 grade van die aslyn wees. Die geluiddrukvlak in enige ander rigting op die horisontale vlak moet hoogstens 10 dB minder as die geluiddrukvlak op die as wees, sodat die afstand in enige rigting minstens

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

forward axis. The sound pressure level shall be measured in that ⅓-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 1 (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 1 metre.

(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 more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres 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 where the vessel is registered.

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.;

die helfte van die afstand op die voorste as is. Die geluiddrukvlak moet gemeet word in daardie ⅓-oktaafband wat die hoorbaarheidsafstand 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 obstruksies te verminder asook om die gevaar van die beskadiging van die gehoor van die personeel te verminder. Die geluiddrukvlak van die vaartuig se eie sein by die luisterposte 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 die twee fluite nie gelyktydig geblaas word nie.

(g) *Saamgestelde fluitstelsels.*—Indien, as gevolg van die teenwoordigheid van obstruksies in die geluidsveld van 'n enkele fluit of van een van die fluite bedoel in paragraaf 1 (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 dié 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 110 dB op 1 meter.

(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 langer as 20 meter en moet minstens 200 mm wees vir vaartuie van 12 tot 20 meter. Waar doenlik, moet 'n kragaangedrewe hamer gebruik word om te verseker dat die krag waarmee die klok geslaan word, konstant bly, maar voorsiening moet ook gemaak word vir beheer van die klok. 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 waar die vaartuig geregistreer is, wegdra.

AANHANGSEL IV.—NOODSEINE

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

(a) 'n Kanon of enige ontplofbare stof 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 seinmetode 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.;

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

(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.

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.

(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.

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 òf 'n swart vierkant en sirkel òf 'n ander toepaslike simbool (vir uitkenning uit die lug);

(b) 'n kleurstofmerker.

THE ONDERSTEPOORT JOURNAL OF VETERINARY RESEARCH

The Onderstepoort Journal of Veterinary Research is printed by the Government Printer, Pretoria, and is obtainable from the Director, Division of Agricultural Information, Department of Agricultural Technical Services, Private Bag X144, Pretoria, 0001, to whom all communications should be addressed.

This publication is a continuation of the Reports of the Government Veterinary Bacteriologist of the Transvaal which date back to 1903 and of which 18 have appeared up to 1932. These were followed by 40 volumes of the Onderstepoort Journal. At present each volume comprises four numbers which are obtainable at R1,35 (overseas postage 10c extra) per number from the above address.

Directors of laboratories etc. desiring to exchange publications are invited to communicate with the Director, Veterinary Research Institute, P.O. Onderstepoort, 0110, Republic of South Africa.

THE ONDERSTEPOORT JOURNAL OF VETERINARY RESEARCH

Die "Onderstepoort Journal of Veterinary Research" word deur die Staatsdrukker, Pretoria, gedruk en is verkrygbaar van die Direkteur, Afdeling Landbou-inligting, Departement van Landbou-tegniese Dienste, Privaatsak X144, Pretoria, 0001, aan wie ook alle navrae in verband met die tydskrif gerig moet word.

Hierdie publikasie is 'n voortsetting van die "Reports of the Government Veterinary Bacteriologist of the Transvaal" wat terugdateer tot 1903 en waarvan 18 verskyn het tot 1932. Dit is gevolg deur 40 volumes van die "Onderstepoort Journal". Tans bestaan elke volume uit vier nommers wat teen R1,35 (oorsee posgeld 10 sent ekstra) per nommer van bogenoemde adres verkrygbaar is.

Direkteure van laboratoriums ens. wat begerig is om publikasies om te ruil moet in verbinding tree met die Direkteur, Navorsings-instituut vir Veeartsenykunde, Pk. Onderstepoort, 0110, Republiek van Suid-Afrika.

Buy National Savings Certificates

Koop Nasionale Spaarsertifikate

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

MILITARIA

Militaria is a military-historical journal published quarterly by the Documentation Service of the South African Defence Force.

This illustrated journal contains articles on subjects as:

The Anglo Boer War and early South African military history.

South Africa's participation in the two World Wars.

Unit histories.

The growth and development of the South African Defence Force.

Source publication and book reviews of important military publications are included in most issues.

To date 23 editions of *Militaria* have been published.

Current copies of *Militaria* may be obtained from The Government Printer, Private Bag X85, Pretoria, 0001, at R1 (overseas R1,25) per copy. Copies of most back editions are still available.

MILITARIA

Militaria is 'n militêr-historiese tydskrif wat deur die Dokumentasiediens van die Suid-Afrikaanse Weermag op 'n kwartaalbasis uitgegee word.

Hierdie geïllustreerde tydskrif bevat artikels oor o.a.:

Die Anglo-Boereoorlog en vroeëre Suid-Afrikaanse militêre geskiedenis.

Suid-Afrikaanse deelname aan beide Wêreldoorloë.

Eenheidsgeskiedenisse.

Die groei en ontwikkeling van die Suid-Afrikaanse Weermag.

Bronnepublikasies en besprekings van militêr belangrike boeke word in die meeste nommers ingesluit.

Daar het reeds 23 uitgawes van *Militaria* verskyn.

Huidige nommers van *Militaria* kan by Die Staatsdrukker, Privaatsak X85, Pretoria, 0001, teen R1 (buitelands R1,25) per eksemplaar gekoop word. Die meerderheid vorige nommers is nog beskikbaar.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

SOUTHERN CAPE FORESTS AND TREES

by

F. VON BREITENBACH

A guide to the indigenous forests of George, Knysna and Tsitsikama; their different types; their management and history; their trees and shrubs, ferns and herbs, grasses and lianes; their snakes, birds and mammals.

With a leaf-key to and descriptions of 100 forest tree species.

328 pages, 470 illustrations (photographs and line drawings), comprehensive index, hard cover.

Price R10 • Abroad R12,50

Obtainable from The Government Printer, Pretoria and Cape Town

SUID-KAAPSE BOSSE EN BOME

deur

F. VON BREITENBACH

'n Gids tot die inheemse bosse van George, Knysna en Tsitsikama; hul verskillende tipes; hul bestuur en geskiedenis; hul bome en struike, varings en kruidagtige plante, grasse en klimplante; hul slange, voëls en soogdiere.

Met 'n blaarsleutel tot en beskrywings van 100 bosboomsoorte.

328 bladsye, 470 illustrasies (foto's en lyntekeninge), omvattende register, volband.

Prys R10 • Buiteland R12,50

Verkrygbaar by Die Staatsdrukker, Pretoria en Kaapstad

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

Registered mail carries no insurance.

Send valuables by

INSURED PARCEL POST

and

Money by means of a POSTAL ORDER or

MONEY ORDER.

◆

Use air mail parcel post

——It's quicker!

◆

CONSULT YOUR LOCAL POSTMASTER.

Geregistreerde pos is nie verseker nie.

Stuur waardevolle artikels per

VERSEKERDE PAKKETPOS

en

Geld deur middel van 'n POSORDER of

POSWISSEL.

◆

Stuur u pakkette per lugpos

——dis vinniger!

◆

RAADPLEEG U PLAASLIKE POSMEESTER.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

Use it.

Don't abuse it.

water is for everybody

Werk mooi daarmee.

Ons leef daarvan

MEMOIRS OF THE BOTANICAL SURVEY OF SOUTH AFRICA

The memoirs are individual treatises usually of an ecological nature, but sometimes taxonomic or concerned with economic botany. Thirty-nine numbers have been published, some of which are out of print.

Obtainable from the Director, Division of Agricultural Information, Private Bag X144, Pretoria.

MEMOIRS VAN DIE BOTANIESE OPNAME VAN SUID-AFRIKA

Die memoirs is individuele verhandelings, gewoonlik ekologies van aard, maar soms handel dit oor taksonomiese of ekonomiese-plantkundige onderwerpe. Nege-en-dertig nommers is reeds gepubliseer waarvan sommige uit druk is.

Verkrygbaar van die Direkteur, Afdeling Landbouinligting, Privaatsak X144, Pretoria.

Reproduced by Sabinet Online in terms of Government Printer's Copyright Authority No. 10505 dated 02 February 1998

CONTENTS

No.		Page No.	Gazette No.
	PROCLAMATION		
R. 107.	Act 57 of 1951: Merchant shipping act, as amended	1	5577

INHOUD

No.		Bladsy No.	Staatskoerant No.
	PROKLAMASIE		
R. 107.	Wet 57 van 1951: Handelskeepvaartwet soos gewysig	1	5577