



Treaty Series No. 4 (1954)

Final Act of the
International Conference on Safety of Life at Sea, 1948
and annexed

International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948

London, June 10, 1948

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of Her Majesty
January 1954*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 1s. 6d. NET

Cmd. 9050

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948

Upon the invitation of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, a Conference was held in London from 23rd April, 1948, to 10th June, 1948, for the purpose of drawing up a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea signed in London on the 31st May, 1929.

The Governments of the following countries, being desirous of promoting safety of life at sea by establishing in common agreement uniform principles and rules directed thereto, were represented by Delegations at the Conference:—

the Argentine Republic
the Commonwealth of Australia
Belgium
the Republic of the United States of Brazil
Canada
the Republic of Chile
the Republic of China
Denmark
Egypt
the Republic of Finland
the French Republic
Greece
the Republic of Iceland
India
Ireland
the Italian Republic
the Netherlands
New Zealand
Norway
Pakistan
the Republic of Panama
the Republic of the Philippines
the Republic of Poland
the Portuguese Republic
Sweden
the Union of South Africa
the Union of Soviet Socialist Republics
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
the United States of America
the Federative People's Republic of Yugoslavia.

The Governments of the following countries were represented at the Conference by observers:—

Ceylon
Mexico
Roumania
Turkey.

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une Conférence s'est tenue à Londres du 23 avril 1948 au 10 juin 1948, en vue d'établir une Convention destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

Désireux de promouvoir la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, par l'établissement, d'un commun accord, de principes uniformes et de règles conçues à cet effet, les Gouvernements des pays suivants ont été représentés par des Délégations à la Conférence :

La République de l'Argentine
 Le Commonwealth d'Australie
 La Belgique
 La République des États-Unis du Brésil
 Le Canada
 La République du Chili
 La République de Chine
 Le Danemark
 L'Égypte
 La République de Finlande
 La République française
 La Grèce
 La République d'Islande
 L'Inde
 L'Irlande
 La République d'Italie
 Les Pays-Bas
 La Nouvelle-Zélande
 La Norvège
 Le Pakistan
 La République de Panama
 La République des Philippines
 La République de Pologne
 La République du Portugal
 La Suède
 L'Union Sud-Africaine
 L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes
 Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
 Les États-Unis d'Amérique
 La République Fédérative Populaire de Yougoslavie.

Étaient représentés par des observateurs, les Gouvernements des Pays suivants :

Ceylan
 Le Mexique
 La Roumanie
 La Turquie.

The following Organisations were also represented by observers at the Conference :—

(a) *Intergovernmental Organisations*

United Nations
International Civil Aviation Organisation
International Labour Office
International Meteorological Organisation
International Telecommunications Union
World Health Organisation (Interim Commission)

(b) *Non-Intergovernmental Organisation*

International Hydrographic Bureau

The Rt. Hon. Sir John Anderson, Chairman of the United Kingdom Delegation, was appointed President of the Conference and Mr. R. S. F. Edwards, Secretary-General.

For the purpose of its work, the Conference set up the following Committees, of which the undermentioned were Chairmen :—

Heads of Delegations Committee : The Rt. Hon. Sir John Anderson, United Kingdom.

Credentials Committee : Lieutenant-General of the Port Giulio Ingianni, Italy.

Construction Committee : Mr. K. Hj. Sjöholm, Sweden.

Life Saving Appliances Committee : Mr. Ove Nielsen, Denmark.

Radio Committee : Commodore E. M. Webster, United States of America.

Safety of Navigation Committee : Monsieur G. Anduze-Faris, France.

General Provisions Committee : Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

Drafting Committee : Mr. N. A. Guttery, United Kingdom.

The Conference had before it and used as a basis for discussion the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.

As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective Committees, and of the plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1948, to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929. The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, is appended hereto as Annex A⁽¹⁾ to this Final Act.

The Conference also had before it and used as a basis for discussion the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea. The Conference considered it desirable to revise these Regulations and accordingly approved the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, but decided not to annex the revised Regulations to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948. The Conference invites the Government of the United Kingdom to forward the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to the other Governments which have accepted the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and also invites the Government of the United Kingdom, when substantial unanimity has been reached as to the acceptance of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, to fix the date

(¹) Not reproduced. For text see "Treaty Series No. 1 (1953)," Cmd. 8720.

Étaient également représentées par des observateurs à cette Conférence les Organisations suivantes :

(a) *Organisations Intergouvernementales*

- Nations Unies
- Organisation Internationale de l'Aviation Civile
- Bureau International du Travail
- Organisation Internationale Météorologique
- Union Internationale de Télécommunications
- Organisation Mondiale de la Santé (Commission Intérimaire).

(b) *Organisation Non-Gouvernementale*

- Bureau Hydrographique International

The Right Honourable Sir John Anderson, Président de la Délégation du Royaume-Uni, a été nommé Président de la Conférence. Mr. R. S. F. Edwards en a été nommé Secrétaire Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, présidées comme suit :

- Commission des Chefs de Délégation : the Right Honourable Sir John Anderson (Royaume-Uni).
- Commission de Vérification des Pouvoirs : le Lieutenant Général de Port Giulio Ingianni (Italie).
- Commission de la Construction : Mr. K. Hj. Sjöholm (Suède).
- Commission des Engins de Sauvetage : Mr. Ove Nielsen (Danemark).
- Commission de la Radio : Commodore E. M. Webster (États-Unis d'Amérique).
- Commission de la Sécurité de la Navigation : Mr. G. Anduze-Faris (France).
- Commission des Dispositions Générales : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).
- Comité de Rédaction : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, a été mise à la disposition de la Conférence et utilisée comme base de discussion.

À la suite de ces délibérations, comme en témoignent les comptes-rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que ceux des Séances Plénières, la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, figure en annexe (annexe A) au présent Acte Final.

Les Membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leur discussions l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ce Règlement et elle a, en conséquence, approuvé les Règles Internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, mais a décidé de ne pas annexer ces Règles révisées à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni à communiquer les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, aux autres Gouvernements qui ont accepté l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, et invite également le Gouvernement du Royaume-Uni à fixer, lorsqu'un accord équivalent à une unanimité, aura

1/1/64.
on and after which the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, shall be applied by the Governments which have agreed to accept them. The Conference requests the Government of the United Kingdom to give not less than one year's notice of this date to the Governments of all States.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, are appended hereto as Annex B to this Final Act.

In addition, the Conference adopted *Resolutions* (appended hereto as Annex C⁽²⁾) to this Final Act) relating to:—

1. The Carriage of Passengers in Excess of Convention Limits.
2. Spain.

The Conference also adopted *Recommendations* (appended hereto as Annex D to this Final Act) relating to:—

1. Denunciation of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929.
2. Special Application of Convention Standards.
3. Amendments of the Convention Provisions relating to Construction,
4. Standards of Watertight Subdivision of Passenger Ships.
5. Intact Stability.
6. Openings in Bulkheads and Shell Plating.
7. Metal Hatchway Covers.
8. Fire Hose Couplings.
9. Cyclone Warnings.
10. Frequencies.
11. Listening for Distress Calls, &c.
12. Radiotelegraphy Distress Facilities in Radiotelephone Installations.
13. Depth-sounding Apparatus.
14. Lights on Land.
15. Transmission of Weather Messages.
16. Manning.
17. Medium Frequency Direction Finding and Radio Beacons.
18. Radio Aids to Navigation.
19. Navigation of Ships Equipped with Radar, &c.
20. Radar.
21. Uniform Buoyage.
22. Carriage of Dangerous Goods.
23. Co-ordination of Safety at Sea and in the Air.

(2) Not reproduced. For text see Cmd. 7492.

117
été obtenu en faveur de l'acceptation des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, a fixer la date à partir de laquelle les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter. La Conférence prie le Gouvernement du Royaume-Uni de donner aux Gouvernements de tous les États un préavis minimum d'une année à compter de cette date.

Le texte des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, est attaché en annexe B au présent Acte Final.

En outre, la Conférence a adopté les *Résolutions* (figurant à l'Annexe C du présent Acte Final) relatives à :

1. Le transport, à bord d'un navire, d'un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par la Convention.
2. L'Espagne.

La Conférence a également adopté les *Recommandations* (figurant à l'Annexe D du présent Acte Final) relatives à :

1. Dénonciation de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.
2. Application spéciale des Normes de la Convention.
3. Amendements apportés aux Dispositions de la Convention relatives à la Construction.
4. Normes des cloisonnements étanches sur les navires à passagers.
5. Stabilité du navire intact.
6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur.
7. Panneaux d'écouille métalliques.
8. Raccords des lances d'incendie.
9. Signal d'alarme en cas de cyclone.
10. Fréquences.
11. Écoute des appels de détresse, etc.
12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émission de la radiotélégraphie.
13. Appareil sondeur à écho.
14. Feux côtiers.
15. Transmission des messages météorologiques.
16. Equipages.
17. Radiogoniomètre sur fréquence moyenne et radiophares.
18. Aides radioélectriques à la navigation.
19. Navigation à bord des navires munis d'un appareil radar, etc.
20. Radar.
21. Uniformisation du balisage.
22. Transport de marchandises dangereuses.
23. Coordination des mesures de Sécurité en Mer et dans les Airs.

IN WITNESS WHEREOF the respective representatives have signed this Final Act.

Done in London this tenth day of June, 1948, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative. The original texts will initially be deposited with the Government of the United Kingdom. When the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation takes over the duties assigned to it under the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Government of the United Kingdom will transmit these texts to the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation.

The Government of the United Kingdom will send certified copies of this Final Act to each of the Governments invited to send representatives or observers to the Conference.

EN FOI DE QUOI, les représentants des divers pays ont apposé leur signature au bas du présent Acte Final.

Fait à Londres ce dixième jour de juin, 1948, en un seul exemplaire rédigé en français et en anglais, chacun de ces textes faisant également foi. Les originaux seront d'abord confiés au Gouvernement du Royaume-Uni. Lorsque l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale assumera les fonctions qui lui sont assignées en vertu de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, le Gouvernement du Royaume-Uni remettra ces textes à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra des copies certifiées conformes du présent Acte Final à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants ou observateurs à la Conférence.

JOHN ANDERSON,
President.

ROBERT S. F. EDWARDS,
Secretary-General.

For the Argentine Republic:

Pour le Gouvernement de la République Argentine:

A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.

(Subject to acceptance.)

For the Commonwealth of Australia:

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.
A. H. MOATE.
HARTWELL J. M. PHENIX.

For Belgium :

Pour le Gouvernement belge :

- G. BERTRAND.
(Subject to acceptance.)
- F. VAN GOOL.
(Subject to acceptance.)

For the Republic of the United States of Brazil :

Pour le Gouvernement des États-Unis de Brésil :

- GUSTAVO GOULART.
- ANTONIO ALVES CAMARA.
- PAULO NOGUEIRA PENIDO.
- J. C. REGO MONTEIRO.

For Canada :

Pour le Gouvernement du Canada :

- JULES LEGER.
- H. V. ANDERSON.
- JOHN W. KERR.
- A. A. YOUNG.
- LAURENCE E. COFFEY.
- D. I. MOORE, LIEUT., R.C.N.

For the Republic of Chile :

Pour le Gouvernement du Chili :

- K. OLSEN.

For the Republic of China :

Pour le Gouvernement de la République de Chine :

- T. H. CHENG.
- T. T. CHEN.
- WANG SHIH-CHUAN.
- SHI-CHONG CHU.

For Denmark :

Pour le Gouvernement du Danemark :

- OVE NIELSEN.
- AAGE H. LARSEN.
- A. POULSEN.
- A. BACHE.
- T. C. CHRISTENSEN.
- TH. PETERSEN.
- J. KASTRUP OLSEN.
- HARRY EM RASMUSSEN.

For Egypt :

Pour le Gouvernement de l'Égypte :

- C. C. FANOUS.

For the Republic of Finland :

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

- WILLIAM SÖDERMAN.

- For the French Republic : Pour le Gouvernement de la
République française :
- G. ANDUZE-FARIS.
R. COURAU.
J. ROULLIER.
J. FOULON.
J. PÉRÉ.
V. ALBIACH.
J. PINCZON.
FRICKER.
M. BEILVAIRE.
A. DE TALAËR.
R. ROSSIGNEUX.
M. STELLMAN.
F. LOISEL.
- For Greece : Pour le Gouvernement de la Grèce :
- A. BACHAS.
GEO. YANNOULATOS.
A. G. HADJISPYROU.
- For the Republic of Iceland : Pour le Gouvernement d'Islande :
- STEFAN THORVARDSSON.
- For India : Pour le Gouvernement de l'Inde :
- V. K. KRISHNA MENON.
M. A. MASTER.
R. S. KUMANA.
R. GONET.
S. A. T. BULLOCK.
T. B. BOSE.
(Subject to acceptance.)
- For Ireland : Pour le Gouvernement de l'Irlande :
- DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.
- For the Italian Republic : Pour le Gouvernement de la
République italienne :
- GIULIO INGIANNI.
GIANGUIDO BORDOLI.
ALBERTO CAMPAILLA.
GIORGIO CAVALLINI.
LIONELLO COZZI.
PAOLO MENGARINI.
G. SOLDA.
LEONETTO DE LEON.

For the Netherlands :

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :

- P. S. VANT HAAFF.
- D. HUDIG.
- A. VAN ANROOY.
- E. SMIT FZN.
- G. J. BARENDSE.
- T. M. PELLINKHOF.

For New Zealand :

Pour le Gouvernement de Nouvelle Zélande :

- EDWARD BROWN.
- V. G. BOIVIN.
- C. HARRISON GEORGE.

For Norway :

Pour le Gouvernement de la Norvège :

- E. BRYN.
- J. SCHÖNHEYDER.
- JOHS E. JOHANSEN.
- CHR. MEYER.
- E. WETTERGREEN.

For Pakistan :

Pour le Gouvernement du Pakistan :

- HABIB I. RAHIMTOOLA.
- J. C. MANSELL.
- V. INAYET KHAN.

For the Republic of Panamá :

Pour le Gouvernement de la République du Panamá :

- E. A. MORALES.
- W. L. COLASSI.
- R. P. VEAL.

For the Republic of the Philippines :

Pour le Gouvernement des Philippines :

- R. J. FERNANDEZ.
- (Subject to acceptance.)
- JOSÉ F. IMPERIAL.

For the Republic of Poland :

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :

- H. BORAKOWSKI.
- C. ANTKOWIAK.
- (Subject to acceptance.)

154
For the Portuguese Republic :

Pour le Gouvernement de la
République du Portugal :

JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSE C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.

For Sweden :

Pour le Gouvernement de la Suède :

HJALMAR SJÖHOLM.

For the Union of South Africa :

Pour le Gouvernement de l'Union
Sud-Africaine :

C. G. WHITE.
D. G. MALAN.
G. A. CHETTLE.
R. GOUGH PALMER.

For the Union of Soviet Socialist
Republics :

Pour le Gouvernement de l'Union
des Républiques Soviétiques
Socialistes :

For the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland :

Pour le Gouvernement du Royaume-
Uni :

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.
H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

For the United States of America :

Pour le Gouvernement des États-
Unis d'Amerique :

123

JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.
H. GERRISH SMITH.
HAROLD F. ROBINSON.
CHARLES L. BRAND.
R. O. GLOVER.
J. L. LUCKENBACH.
VITO RUSSO.
VICTOR A. WALLACE.
JOHN W. MANN.
MARTIN D. BERG.
E. M. WEBSTER.
W. F. MINNERS.
A. J. COSTIGAN.
EDWARD C. PHILLIPS.
H. T. JEWELL.
C. J. PALMER.
R. F. FARWELL.
H. C. SHEPHEARD.
W. N. KREBS.
FRANCIS H. VAN RIPER.
JAMES L. BATES.
WOLCOTT E. SPOFFORD.
HOWARD C. TOWLE.
NORMAN R. HAGEN.
MORRIS WEISBERGER.
HOYT S. HADDOCK.
R. T. MERRILL.
LAWRENCE D. BRADLEY, JR.
HENRY F. NICHOL.
L. T. JONES.
GEO. G. SHARP.

For the Federative People's Republic
of Yugoslavia :

Pour le Gouvernement de Yougo-
slavie :

ANNEX B

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1948⁽³⁾

PART A.—PRELIMINARY AND DEFINITIONS

Rule 1

(a) These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30. Where, as a result of their special construction, it is not possible for seaplanes to comply fully with the provisions of Rules specifying the carrying of lights and shapes, these provisions shall be followed as closely as circumstances permit.

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

(c) In the following Rules, except where the context otherwise requires:—

- (i) the word "vessel" includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;
- (ii) the word "seaplane" includes a flying boat and any other aircraft designed to manœuvre on the water;
- (iii) the term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery;
- (iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;
- (v) a vessel or seaplane on the water is "under way" when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;
- (vi) the term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck;
- (vii) the length and breadth of a vessel shall be deemed to be the length and breadth appearing in her certificate of registry;
- (viii) the length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;
- (ix) the word "visible," when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;
- (x) the term "short blast" means a blast of about one second's duration;
- (xi) the term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration;
- (xii) the word "whistle" means whistle or siren;
- (xiii) the word "tons" means gross tons.

⁽³⁾ These Regulations entered into force, in accordance with the provisions of the Final Act of the Conference, on January 1, 1954.

ANNEXE B

REGLES INTERNATIONALES POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER, 1948

(En vigueur le 1^{er} janvier 1954)

PARTIE A.—PRELIMINAIRES ET DEFINITIONS

Règle 1

(a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la Règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des Règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

(b) Les prescriptions des Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou gêner leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante.

(c) Dans les Règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte:

- (i) le mot " navire " désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;
- (ii) le mot " hydravion " désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;
- (iii) l'expression " navire à propulsion mécanique " désigne tout navire mû par une machine;
- (iv) tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;
- (v) un navire ou un hydravion améri " est en route " lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;
- (vi) l'expression " hauteur au-dessus du plat-bord " désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;
- (vii) la longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;
- (viii) la longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être les longueur et envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement;
- (ix) le mot " visible, " lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;
- (x) l'expression " son bref " désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde;
- (xi) l'expression " son prolongé " désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;
- (xii) le mot " sifflet " signifie sifflet ou sirène;
- (xiii) le mot " tonneau " signifie " tonneau de jauge brute. "

PART B.—LIGHTS AND SHAPES

Rule 2

(a) A power-driven vessel when under way shall carry:—

- (i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a bright white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass (225 degrees), so fixed as to show the light 10 points (112½ degrees) on each side of the vessel, that is, from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.
- (ii) Either forward of or abaft the white light mentioned in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length, and vessels engaged in towing, shall not be required to carry this second white light but may do so.
- (iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, 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 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.
- (iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass (112½ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass (112½ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points (22½ degrees) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.

(b) A seaplane under way on the water shall carry:—

- (i) In the forepart amidships where it can best be seen a bright white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

Règle 2

- (a) Un navire à propulsion mécanique, en route, doit porter :
- (i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc brillant, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas (225°), soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts (22.5°) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles;
 - (ii) Soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45 m. 75 (ou 150 pieds) ainsi que pour les navires remorquant; mais ils peuvent le porter;
 - (iii) Ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57 (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 (ou 20 pieds) et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10 (ou 20 pieds), à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12 m. 20 (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité;
 - (iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112.5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22.5°) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;
 - (v) A babord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112.5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22.5°) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;
 - (vi) Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.
- (b) Un hydravion en route sur l'eau doit porter :
- (i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles.

- (ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 3

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two bright white lights in a vertical line, one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an additional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel or seaplane towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i), except the additional light, which shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

(b) The towing vessel shall also show either the stern light specified in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam. The carriage of the white light specified in Rule 2 (a) (ii) is optional.

(c) A seaplane on the water, when towing one or more seaplanes or vessels, shall carry the lights prescribed in Rule 2 (b) (i), (ii) and (iii); and, in addition, she shall carry a second white light of the same construction and character as the white light mentioned in Rule 2 (b) (i), and in a vertical line at least 6 feet above or below such light.

Rule 4

(a) A vessel which is not under command shall carry, where they can best be seen, and, if a power-driven vessel, in lieu of the lights required by Rule 2 (a) (i) and (ii), two red lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes each not less than 2 feet in diameter.

(b) A seaplane on the water which is not under command may carry, where they can best be seen, two red lights in a vertical line, one over the other, not less than 3 feet apart, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles, and may by day carry in a vertical line one over the other not less than 3 feet apart, where they can best be seen, two black balls or shapes, each not less than 2 feet in diameter.

- (ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
- (iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile babord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à babord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 3

(a) Tout navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1m·83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1m·83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire ou hydravion remorqué dépasse 183 mètres (ou 600 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques et être placé dans la même position que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (a) (i), à l'exception du feu additionnel qui devra se trouver à une hauteur d'au moins 4m·27 (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

(b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe désigné à la Règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. Le port du feu blanc spécifié à la Règle 2 (a) (ii) est facultatif.

(c) Un hydravion amerri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires, doit porter les feux prescrits à la Règle 2 (b), alinéas (i), (ii) et (iii); il doit en outre porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (b), alinéa (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1m·83 (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4

(a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1m·83 (ou 6 pieds). Ils devront être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, ce même navire devra porter sur une ligne verticale et à 1m·83 (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0m·61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

(b) Un hydravion amerri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0m·91 (ou 3 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale et à 0m·91 (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0m·61 (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations when from the nature of her work she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights specified in Rule 2 (a) (i) and (ii), three lights in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(d) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall not carry the coloured sidelights, but when making way they shall carry them.

(e) The lights and shapes required to be shown by this Rule are to be taken by other vessels and seaplanes as signals that the vessel or seaplane showing them is not under command and cannot therefore get out of the way.

(f) These signals are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Rule 31.

Rule 5

(a) A sailing vessel under way and any vessel or seaplane being towed shall carry the same lights as are prescribed by Rule 2 for a power-driven vessel or a seaplane under way, respectively, with the exception of the white lights specified therein, which they shall never carry. They shall also carry stern lights as specified in Rule 10, provided that vessels towed, except the last vessel of a tow, may carry, in lieu of such stern light, a small white light as specified in Rule 3 (b).

(b) A vessel being pushed ahead shall carry, at the forward end, on the starboard side a green light and on the port side a red light, which shall have the same characteristics as the lights described in Rule 2 (a) (iv) and (v) and shall be screened as provided in Rule 2 (a) (vi), provided that any number of vessels pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel.

Rule 6

(a) In small vessels, when it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause to fix the green and red sidelights, these lights shall be kept at hand lighted and ready for immediate use, and shall, on the approach of or to other vessels, be exhibited on their respective sides in sufficient time to prevent collision, in such manner as to make them most visible, and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side, nor, if practicable, more than 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on their respective sides.

(b) To make the use of these portable lights more certain and easy, the lanterns containing them shall each be painted outside with the colour of the lights they respectively contain, and shall be provided with proper screens.

Rule 7

Power-driven vessels of less than 40 tons, vessels under oars or sails of less than 20 tons, and rowing boats, when under way shall not be required

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, et qui, en raison même de ces travaux ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), trois feux placés sur une ligne verticale à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il doit porter sur une même ligne verticale, à 1m.83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0m.61 (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bi-conique et de couleur blanche.

(d) Les navires et les hydravions mentionnés à la présente Règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent pas porter les feux de côté, mais ils doivent porter ces feux lorsqu'ils ont de l'erre.

(e) Les feux et marques de jour prescrits par la présente Règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de leur route.

(f) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la Règle 31.

Règle 5

(a) Tout navire à voiles en route et tout navire ou hydravion remorqué, doivent porter les feux respectivement prescrits par la Règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou un hydravion en route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans la dite Règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière indiqués à la Règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est indiqué à la Règle 3 (b).

(b) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la Règle 2 (a) (iv) et (v), et être muni d'écrans tels que ceux prescrits par la Règle 2 (a) (vi); étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

Règle 6

(a) A bord des petits navires, lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe, les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 2 quarts (22.5°) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

(b) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

Règle 7

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux, ainsi

to carry the lights mentioned in Rule 2, but if they do not carry them, they shall be provided with the following lights:—

(a) Power-driven vessels of less than 40 tons, except as provided in section (b), shall carry:—

(i) In the forepart of the vessel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a bright white light constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

(ii) Green and red sidelights constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

(b) Small power-driven boats, such as are carried by seagoing vessels, may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale, but it shall be carried above the sidelights or the combined lantern mentioned in sub-section (a) (ii).

(c) Vessels of less than 20 tons, under oars or sails, except as provided in section (d), shall, if they do not carry the sidelights, carry where it can best be seen a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

(d) Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand an electric torch or a lighted lantern showing a white light, which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e).

Rule 8

(a) (i) Sailing pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty and not at anchor, shall not show the lights prescribed for other vessels, but shall carry a white light at the masthead visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed 10 minutes.

(ii) On the near approach of or to other vessels they shall have their sidelights lighted ready for use and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

(iii) A sailing pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board may show the white light instead of carrying it at the masthead and may, instead of the sidelights above mentioned, have at hand ready for use a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other to be used as prescribed above.

que les embarcations à rame, lorsqu'ils sont en route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la Règle 2 ; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

(a) Sous réserve des dispositions du paragraphe (b), les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux doivent porter :

- (i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2m.75 (ou 9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles;
- (ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22°5) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0m,91 (ou 3 pieds) au-dessous du feu blanc.

(b) Les petites embarcations à propulsion mécanique, comme celles que portent les navires de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 75 (ou 9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné mentionné au paragraphe (a) (ii).

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d), les navires de moins de 20 tonneaux, à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter, à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision, et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de babord ni le feu rouge de tribord.

(d) Les petites embarcations, à rame lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

(e) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 (a) et 11 (e).

Règle 8

(a) (i) Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leur station, en service de pilotage, et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires, mais doivent porter en tête de mât, un feu blanc visible tout autour de l'horizon à une distance de 3 milles au moins; et montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents ("flare-up lights") à de courts intervalles ne dépassant jamais 10 minutes.

(ii) S'ils approchent d'un autre navire, ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à être employés, et les démasquer et remasquer à de courts intervalles pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de babord, ni le feu rouge de tribord.

(iii) Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

(b) A power-driven pilot-vessel when engaged on her station on pilotage duty and not at anchor shall, in addition to the lights and flares required for sailing pilot-vessels, carry at a distance of 8 feet below her white masthead light a red light visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles, and also the sidelights required to be carried by vessels when under way. A bright intermittent all round white light may be used in place of a flare.

(c) All pilot-vessels, when engaged on their stations on pilotage duty and at anchor, shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) and (b), except that the sidelights shall not be shown. They shall also carry the anchor light or lights prescribed in Rule 11.

(d) All pilot-vessels, whether at anchor or not at anchor, shall, when not engaged on their stations on pilotage duty, carry the same lights as other vessels of their class and tonnage.

Rule 9

(a) Fishing vessels when not fishing shall show the lights or shapes prescribed for similar vessels of their tonnage. When fishing they shall show only the lights or shapes prescribed by this Rule, which lights or shapes, except as otherwise provided, shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(b) Vessels fishing with trolling (towing) lines, shall show only the lights prescribed for a power-driven or sailing vessel under way as may be appropriate.

(c) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel not more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where it can best be seen, one all round white light and in addition, on approaching or being approached by another vessel, shall show a second white light at least 6 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it (6 feet in small open boats) in the direction in which the outlying gear is attached. By day such vessels shall indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen; and if they have their gear out while at anchor, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(d) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where they can best be seen, three white lights at least 3 feet apart in a vertical triangle visible all round the horizon. When making way through the water, such vessels shall show the proper coloured sidelights, but when not making way they shall not show them. By day they shall show a basket in the forepart of the vessel as near the stem as possible not less than 10 feet above the rail; and, in addition, where it can best be seen, one black conical shape, apex upwards. If they have their gear out while at anchor they shall, on the approach of other vessels, show the basket in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

(e) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus along or near the bottom of the sea, and not at anchor :—

(i) If power-driven vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Rule 2 (a) (i) a tri-coloured lantern, so constructed

(b) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station, en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents (" flare-up lights ") exigés pour les bateaux-pilotes à voiles, à 2m.40 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires en route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon peut remplacer les " flare-up lights."

(c) Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage et lorsqu'ils sont mouillés, doivent porter les feux et montrer les " flare-up lights " ci-dessus prescrits aux paragraphes (a) et (b), à l'exception des feux de côté qu'ils ne doivent pas montrer. Ils doivent porter également les feux de mouillage ou feux prévus à la Règle 11.

(d) Tous les bateaux-pilotes, qu'ils soient ou non au mouillage, doivent, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

Règle 9

(a) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur tonnage. Lorsqu'ils sont en train de pêcher ils ne doivent montrer que les feux ou marques prescrits par la présente règle et qui, sauf dispositions contraires, doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(b) Les navires pêchant avec des lignes traînantes (pêche à la cuiller) ne doivent montrer que les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique ou à voiles en route, suivant le cas.

(c) Les navires pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance inférieure à 153 m. (ou 500 pieds) du navire dans le sens du sillage, doivent montrer, à l'endroit où il peut être le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon, et en outre, lorsqu'ils s'approchent d'un autre navire ou qu'un autre navire s'approche d'eux ils doivent montrer un second feu blanc situé à au moins 1m.83 (ou 6 pieds) au-dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 3m.05 (ou 10 pieds) (1m.83 ou 6 pieds pour les petits bateaux découverts) en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui s'étend au dehors est amarré à bord. De jour, ces bâtiments doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant un panier à l'endroit le plus visible. S'ils ont leurs appareils dehors pendant qu'ils sont au mouillage, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer le même panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(d) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 m. (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage, doivent montrer, aux endroits où ils peuvent être les plus apparents, trois feux blancs situés à 0m.91 (ou 3 pieds), les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils ont de l'erre, ces bâtiments doivent montrer les feux de côté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils n'ont pas d'erre. De jour, ils doivent montrer un panier à l'avant du navire, aussi près que possible de l'étrave et à 3m.05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du plat-bord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit où il est le plus apparent, un cône noir pointe en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(e) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un appareil sur le fond ou près du fond, doivent, lorsqu'ils ne sont pas au mouillage:

(i) s'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans la Règle 2 (a) (i), un fanal tricolore

and fixed as to show a white light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) on each bow to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on the starboard and port sides, respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tri-coloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon. They shall also show the stern light specified in Rule 10 (a).

(ii) If sailing vessels, shall carry a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light all round the horizon, and shall also, on the approach of or to other vessels show, where it can best be seen, a white flare-up light in sufficient time to prevent collision.

(iii) By day, each of the foregoing vessels shall show, where it can best be seen; a basket.

(f) In addition to the lights which they are by this Rule required to show vessels fishing may, if necessary in order to attract attention of approaching vessels, show a flare-up light. They may also use working lights.

(g) Every vessel fishing, when at anchor, shall show the lights or shape specified in Rule 11 (a), (b) or (c); and shall, on the approach of another vessel or vessels, show an additional white light at least 6 feet below the forward anchor light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it in the direction of the outlying gear.

(h) If a vessel when fishing becomes fast by her gear to a rock or other obstruction she shall in daytime haul down the basket required by sections (c), (d) or (e) and show the signal specified in Rule 11 (c). By night she shall show the light or lights specified in Rule 11 (a) or (b). In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or by night, she shall sound the signal prescribed by Rule 15 (c) (v), which signal shall also be used, on the near approach of another vessel, in good visibility.

NOTE.—For fog signals for fishing vessels, see Rule 15 (c) (ix).

Rule 10

(a) A vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 12 points of the compass (135 degrees), so fixed as to show the light 6 points ($67\frac{1}{2}$ degrees) from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles. Such light shall be carried as nearly as practicable on the same level as the sidelights.

NOTE.—For vessels engaged in towing or being towed, see Rules 3 (b) and 5.

(b) In a small vessel, if it is not possible on account of bad weather or other sufficient cause for this light to be fixed, an electric torch or a lighted lantern shall be kept at hand ready for use and shall, on the approach of an overtaking vessel, be shown in sufficient time to prevent collision.

(c) A seaplane on the water when under way shall carry on her tail a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 140 degrees of the compass, so fixed as to show the light 70 degrees from right aft on each side of the seaplane, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord (22°5), et un feu vert par tribord ainsi qu'un feu rouge par bâbord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts (22°5) depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers. Ils doivent porter de plus à 1·83 m. (ou 6 pieds) au moins et à 3m·65 (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la Règle 10 (a);

- (ii) s'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit où il sera le mieux visible, un feu blanc ("flare-up light") assez à temps pour éviter un abordage;
- (iii) de jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

(f) Outre les feux qu'ils sont tenus de montrer aux termes de la présente Règle les bateaux de pêche doivent montrer, en cas de nécessité, un "flare-up light" pour attirer l'attention des navires qui s'approchent. Ils peuvent aussi utiliser les feux de travail ("working lights").

(g) Tout bateau en pêche, lorsqu'il est au mouillage, doit montrer les feux ou marques prescrits par la Règle 11 (a) (b) ou (c); il doit également, à l'approche de tout autre navire, montrer un feu blanc supplémentaire à 1m·83 (ou 6 pieds) au moins au-dessous du feu de mouillage de l'avant et à une distance horizontale de 3m·05 (ou 10 pieds) au moins dans la direction de l'appareil immergé.

(h) Si un bateau de pêche est accroché par ses engins, sur une roche ou tout autre obstacle, il doit, de jour, amener le panier prévu aux paragraphes (c), (d) et (e) et montrer le signal prescrit par la Règle 11 (c). De nuit, il doit montrer le ou les feux prescrits par la Règle 11 (a) ou (b). Par brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou toutes autres conditions réduisant la visibilité de la même manière, il doit, de nuit comme de jour, faire entendre le signal prescrit par la Règle 15 (c) (v); signal qu'il devra également faire par temps clair à l'approche d'un autre navire.

NOTE.—*Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la Règle 15 (c) (ix).*

Règle 10

(a) Un navire en route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé, et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rums ou quarts du compas (135°), soit six quarts (67½) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

NOTE.—*Pour les navires remorquant ou remorqués, voir Règles 3 (b) et 5.*

(b) A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prête à servir, une lampe électrique ou un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

(c) Un hydravion améri et en route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140°, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70° de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Rule 11

(a) A vessel under 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light in a lantern so constructed as to show a clear, uniform, and unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

(b) A vessel of 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, at a height of not less than 20 feet above the hull, one such light, and at or near the stern of the vessel and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light. Both these lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles.

(c) Between sunrise and sunset every vessel when at anchor shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, one black ball not less than 2 feet in diameter.

(d) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, when at anchor, shall carry the lights or shapes prescribed in Rule 4 (c) in addition to those prescribed in the appropriate preceding sections of this Rule.

(e) A vessel aground shall carry by night the light or lights prescribed in sections (a) or (b) and the two red lights prescribed in Rule 4 (a). By day she shall carry, where they can best be seen, three black balls, each not less than 2 feet in diameter, placed in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart.

(f) A seaplane on the water under 150 feet in length, when at anchor, shall carry, where it can best be seen, a white light, visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

(g) A seaplane on the water 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry, where they can best be seen, a white light forward and a white light aft, both lights visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles; and, in addition, if the seaplane is more than 150 feet in span, a white light on each side to indicate the maximum span, and visible, so far as practicable, all round the horizon at a distance of 1 mile.

(h) A seaplane aground shall carry an anchor light or lights as prescribed in sections (f) and (g), and in addition may carry two red lights in a vertical line, at least 3 feet apart, so placed as to be visible all round the horizon.

Rule 12

Every vessel or seaplane on the water may, if necessary in order to attract attention, in addition to the lights which she is by these Rules required to carry, show a flare-up light or use a detonating or other efficient sound signal that cannot be mistaken for any signal authorised elsewhere under these Rules.

Rule 13

(a) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, or for seaplanes on the water; or with the exhibition of recognition signals

Règle 11

(a) Un navire de moins de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et ininterrompue et visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(b) Un navire de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6,10 m. au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu semblable qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 m. (ou 15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

(c) Du lever au coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage doivent porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,61 m. (2 pieds) de diamètre au moins.

(d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la Règle 4 (c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente Règle.

(e) Tout navire échoué doit porter, de nuit, le ou les feux prescrits aux paragraphes (a) ou (b), ainsi que les deux feux rouges prescrits à la Règle 4 (a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins.

(f) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

(g) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 m. (ou 150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 1 mille.

(h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes (f) et (g); en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 m. (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12

Tout navire ou hydravion améri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles, un "flare-up light" ou faire usage de tout signal détonant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

Règle 13

(a) Rien, dans les présentes Règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois, ou des hydravions

adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

(b) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane 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, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14

A vessel proceeding under sail, when also being propelled by machinery, shall carry in the daytime forward, where it can best be seen, one black conical shape, point upwards, not less than 2 feet in diameter at its base.

Rule 15

(a) A power-driven vessel shall be provided with an efficient whistle, sounded by steam or by some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog-horn, to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 20 tons or upwards shall be provided with a similar fog-horn and bell.

(b) All signals prescribed by this Rule for vessels under way shall be given:—

- (i) by power-driven vessels on the whistle;
- (ii) by sailing vessels on the fog-horn;
- (iii) by vessels towed on the whistle or fog-horn.

(c) In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, or any other condition similarly restricting visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:—

- (i) A power-driven vessel making way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.
- (ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.
- (iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
- (iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after part of

amerris ; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

(b) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion amerri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'un quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugés par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine, doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en haut.

Règle 15

(a) Tout navire à propulsion mécanique doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche comme défini plus haut.

(b) Pour les navires en route, tous les signaux prescrits dans la présente règle doivent être émis :

- (i) au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique;
- (ii) au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles ;
- (iii) au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

(c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit :

- (i) tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de 2 minutes au plus ;
- (ii) tout navire à propulsion mécanique en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ ;
- (iii) tout navire à voiles en route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers ;
- (iv) tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106,75 m. (ou 350 pieds), on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et,

the vessel, at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, 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.

- (v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manœuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts.
- (vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (vii) A vessel aground shall give the signal prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after each such signal.
- (viii) A vessel of less than 20 tons, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 1 minute.
- (ix) A vessel when fishing, if of 20 tons or upwards, shall at intervals of not more than 1 minute, sound a blast, such blast to be followed by ringing the bell; or she may sound, in lieu of these signals, a blast consisting of a series of several alternate notes of higher and lower pitch.

Rule 16

Speed to be moderate in fog, &c.

(a) Every vessel, or seaplane when taxi-ing on the water, shall, in fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other condition similarly restricting visibility, go at a moderate speed, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

(b) A power-driven vessel hearing, apparently forward of her beam, the fog-signal of a vessel the position of which is not ascertained, shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines, and then navigate with caution until danger of collision is over.

PART C.—STEERING AND SAILING RULES

Preliminary

1. *In obeying and construing these Rules, any action taken should be positive, in ample time, and with due regard to the observance of good seamanship.*

de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche ;

- (v) tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire en route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige le présent Règlement, doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, trois sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de deux sons brefs;
- (vi) un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, quatre sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur ;
- (vii) tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et, de plus, devra faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal;
- (viii) les navires de moins de 20 tonneaux, les embarcations à avirons et les hydravions amerris, ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas 1 minute;
- (ix) tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonneaux, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute, un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

Règle 16

La vitesse doit être modérée par temps de brume, etc.

(a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

PARTIE C.—REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Préliminaires

1. *Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin.*

2. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing of an approaching vessel. If the bearing does not appreciably change, such risk should be deemed to exist.

3. Mariners should bear in mind that seaplanes in the act of landing or taking off, or operating under adverse weather conditions, may be unable to change their intended action at the last moment.

Rule 17

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:—

- (a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.
- (b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.
- (c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other.
- (d) When both are running free, with 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.
- (e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

Rule 18

(a) When two power-driven vessels are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter her course to starboard, so that each may pass on the port side of the other. This Rule only applies to cases where vessels are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two vessels which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other. The only cases to which it does apply are when each of two vessels is end on, or nearly end on, to the other; in other words, to cases in which, by day, each vessel sees the masts of the other in a line, or nearly in a line, with her own; and by night, to cases in which each vessel is in such a position as to see both the sidelights of the other. It does not apply, by day, to cases in which a vessel sees another ahead crossing her own course; or, by night, to cases where the red light of one vessel is opposed to the red light of the other or where the green light of one vessel is opposed to the green light of the other or where a red light without a green light or a green light without a red light is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (b), a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression "power-driven vessel" shall be construed accordingly.

2. *Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.*

3. *Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui amerrit ou décolle ou qui manœuvre dans des conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manœuvre qu'il a envisagée.*

Règle 17

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:

- (a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près;
- (b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près tribord amures;
- (c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
- (d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;
- (e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Règle 18

(a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cette Règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des Règles 19 à 29 inclusivement (à l'exception de la Règle 20 (b)), tout hydravion amerrit doit être considéré comme un navire et l'expression "navire à propulsion mécanique" doit être interprétée en conséquence.

Rule 19

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 of the other.

Rule 20

(a) When a power-driven vessel and a sailing vessel are proceeding in such directions as to involve risk of collision, except as provided in Rules 24 and 26, the power-driven vessel shall keep out of the way of the sailing vessel.

(b) 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 these Rules.

Rule 21

Where by any of these Rules one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed. When, from any cause, the latter vessel finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she also shall take such action as will best aid to avert collision (see Rules 27 and 29).

Rule 22

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23

Every power-driven vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed or stop or reverse.

Rule 24

(a) Notwithstanding anything contained in these Rules, every vessel overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken vessel.

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft her beam, *i.e.* in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall 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.

(c) If the overtaking vessel cannot determine with certainty whether she is forward of or abaft this direction from the other vessel, she shall assume that she is an overtaking vessel and keep out of the way.

Règle 19

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20

(a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles sauf exceptions prévues aux Règles 24 et 26.

(b) Un hydravion améri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes Règles.

Règle 21

Lorsque d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir les Règles 27 et 29).

Règle 22

Tout navire qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Règle 24

(a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Règles tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

(b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts (22.5°) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre ; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes Règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

(c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Rule 25

(a) In a narrow channel every power-driven vessel when proceeding along the course of the channel shall, when it is safe and practicable, keep to that side of the fairway or mid-channel which lies on the starboard side of such vessel.

(b) Whenever a power-driven vessel is nearing a bend in a channel where a power-driven vessel approaching from the other direction cannot be seen, such vessel, when she shall have arrived within one-half mile of the bend, shall give a signal by one prolonged blast of her whistle, which signal shall be answered by a similar blast given by any approaching power-driven vessel that may be within hearing around the bend. Regardless of whether an approaching vessel on the farther side of the bend is heard, such bend shall be rounded with alertness and caution.

Rule 26

All vessels not engaged in fishing shall, when under way, keep out of the way of any vessels fishing with nets or lines or trawls. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27

In obeying and construing these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above Rules necessary in order to avoid immediate danger.

PART D.—MISCELLANEOUS

Rule 28

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel under way, in taking any course authorised or required by these Rules, shall indicate that course by the following signals on her whistle, namely:—

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 "My engines are going astern."

(b) Whenever a power-driven vessel which, under these Rules, is to keep her course and speed, is in sight of another vessel and is in doubt whether sufficient action is being taken by the other vessel to avert collision, she may indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. The giving of such a signal shall not relieve a vessel of her obligations under Rules 27 and 29 or any other Rule, or of her duty to indicate any action taken under these Rules by giving the appropriate sound signals laid down in this Rule.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to the use of additional whistle signals between ships of war or vessels sailing under convoy.

Règle 25

(a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans une passe étroite où il ne peut voir un autre navire à propulsion mécanique s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi-mille du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude, doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

Règle 26

Tout navire en route qui n'est pas en train de pêcher doit s'écarter de la route des navires pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. La présente Règle ne donne pas aux bateaux en pêche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE D.—DIVERS

Règle 28

(a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique en route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet :

Un son bref pour dire: " Je viens sur tribord."

Deux sons brefs pour dire: " Je viens sur bâbord."

Trois sons brefs pour dire: " Mes machines sont en arrière."

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Règles, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage, il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Règles 27 et 29 ou à toute autre Règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes Règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente Règle.

(c) L'application des présentes Règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre où navires faisant partie d'un convoi.

Rule 29

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, 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.

Rule 30

Reservation of Rules for Harbours and Inland Navigation

Nothing in these Rules shall interfere with the operation of a special rule duly made by local authority relative to the navigation of any harbour, river, lake, or inland water, including a reserved seaplane area.

Rule 31

Distress Signals

When a vessel or seaplane on the water is in distress and requires assistance from other vessels or from the shore, the following shall be the signals to be used or displayed by her, either together or separately, namely:—

- (a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (b) A continuous sounding with any fog-signal 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 *... --- ...* in the Morse Code.
- (e) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday."
- (f) The International Code Signal of distress indicated by N.C.
- (g) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.
- (h) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c.).
- (i) A rocket parachute flare showing a red light.

The use of any of the above signals, except for the purpose of indicating that a vessel or a seaplane is in distress, and the use of any signals which may be confused with any of the above signals, is prohibited.

Note.—A radio signal has been provided for use by vessels in distress for the purpose of actuating the auto-alarms of other vessels and thus securing attention to distress calls or messages. The signal consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between two consecutive dashes 1 second.

Rule 32

All orders to helmsmen shall be given in the following sense: right rudder or starboard to mean "put the vessel's rudder to starboard"; left rudder or port to mean "put the vessel's rudder to port."

Règle 29

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Règle 30

Réserve relative aux Règles de Navigation dans les Ports et à l'Intérieur des Terres

Rien dans les présentes Règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31

Signaux de détresse

Lorsqu'un navire ou un hydravion améri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants ensemble ou séparément, à savoir:

- (a) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.
- (b) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
- (c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.
- (d) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe *...—...—...* du code Morse.
- (e) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot: "Mayday."
- (f) Le signal de détresse: N.C. du Code international.
- (g) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue.
- (h) Flamme sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.
- (i) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

NOTE.—Un signal radio a été prévu à l'usage des navires en détresse, pour déclencher l'auto-alarmer des autres navires et attirer ainsi l'attention sur les appels ou les messages de détresse. Ce signal se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute: la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde.

Règle 32

Tous les ordres à l'homme de barre doivent être entendus de la manière suivante:

"La barre à droite ou à Tribord," signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à tribord.

"La barre à gauche ou à Bâbord," signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord.

Countries which have accepted the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948; at time of coming into force

Australia.	Commonwealth of	Mexico.
Belgium.		Netherlands.
Brazil.		New Zealand.
Burma.		Nicaragua.
Canada.		Norway.
Chile.		Pakistan.
Colombia.		Panama, ^(*)
Denmark.		Peru.
Dominican Republic.		Philippines.
Ecuador.		Poland.
Egypt.		Portugal.
Finland.		Roumania.
France.		South Africa. Union of
Greece.		Spain.
Hungary.		Sweden.
Iceland.		Turkey.
India.		Union of Soviet Socialist Republics.
Iraq.		United Kingdom.
Ireland. Republic of		United States of America.
Italy.		Yugoslavia.
Liberia.		

(*) The Panamanian Government have not yet formally accepted the Regulations, but have meanwhile adopted them by decree.

PRINTED AND PUBLISHED BY HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from

York House, Kingsway, LONDON, W.C.2 423 Oxford Street, LONDON, W.1

P.O. Box 569, LONDON, S.E.1

13a Castle Street, EDINBURGH, 2 1 St. Andrew's Crescent, CARDIFF

39 King Street, MANCHESTER, 2 Tower Lane, BRISTOL, 1

2 Edmund Street, BIRMINGHAM, 3 80 Chichester Street, BELFAST

or from any Bookseller

1954

Price 1s. 6d. net

PRINTED IN GREAT BRITAIN