



SENÁT

PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

13. funkční období

182

Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu
České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací
Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám
na moři, 1972 (COLREG), ve znění pozdějších rezolucí



2021

NÁVRH

USNESENÍ

**SENÁTU
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY**

Senát Parlamentu České republiky dává souhlas

k ratifikaci Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972
(COLREG), ve znění pozdějších rezolucí, podepsané v Londýně 20. října 1972

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČR

k Návrhu na ratifikaci Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (COLREG), ve znění pozdějších rezolucí

I. Přijetí a význam Úmluvy COLREG z roku 1972

Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále také jen „COLREG“, „Úmluva“ nebo „Úmluva COLREG“), je jednou z mezinárodních úmluv přijatých Mezinárodní námořní organizací (dále také jen „IMO“) a je jednou z nejdůležitějších mezinárodních námořních úmluv týkajících se provozu plavidel na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Hlavním cílem této Úmluvy je zajištění jednotných pravidel provozu na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla, kdy se nadnárodním sjednocením těchto pravidel v důsledku zvýší jejich bezpečnost.

Ratifikace Úmluvy je nezbytná z důvodu naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii a zároveň v IMO. Mezinárodní smlouvy, u nichž je Česká republika smluvní stranou, se stanou součástí právního řádu ČR až po procesech ratifikace a vyhlášení ve Sbírce mezinárodních smluv. Poté u nich nastanou právní účinky i vůči fyzickým a právnickým osobám (článek 10 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky). Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky. Tato směrnice v článku 7 stanoví pro členské státy povinnost podrobit se alespoň jednou za sedm let auditu IMO za účelem prohloubení a harmonizování jednotného prosazování práva v mezinárodní námořní dopravě. Konečným výsledkem auditu má být správné nastavení vnitřních právních nástrojů a mechanismů vedoucích k zlepšení implementace IMO úmluv, lepšímu vyšetřování námořních nehod, delegování pravomocí na uznané organizace, lepšímu dohledu nad výcvikem a certifikací námořníků, lepší komunikaci mezi státy vlajky, státy přístavu, zlepšení výkonu státní správy v dozoru nad bezpečností a k většímu povědomí o potřebě ochrany pobřežních vod a mořských zdrojů.

IMO pro účely auditu přijalo v této oblasti vícero předpisů např.: program auditů státních správ odpovědných za implementaci a vymáhání klíčových mezinárodně platných instrumentů. Rezolucí IMO A.1067(28) a následně rezolucí IMO A.1105(29) se stanovily konkrétní mezinárodně platné úmluvy IMO, jejichž implementace bude přímo předmětem auditu. Podle výše uvedených rezolucí mezi ně patří rovněž i Úmluva COLREG. Je proto nutné zajistit, aby se Úmluva COLREG stala součástí právního řádu České republiky a byla zajištěna její publikace ve Sbírce mezinárodních smluv. Jelikož k původní Úmluvě COLREG bylo pouze přistoupeno jako ke smlouvě vládní, aniž byla později ratifikována, je nutno tento nedostatek zhojit.

Mezinárodní Pravidla tvořící přílohu Úmluvy COLREG z roku 1972 (dále jen „Pravidla“) nahradila s účinností od 15. července 1977 Pravidla z roku 1960. Listina o přistoupení tehdejší Československé socialistické republiky k Úmluvě COLREG byla

uložena u generálního tajemníka IMO, depozitáře, dne 7. dubna 1977.

Úmluva vstoupila v platnost na základě svého článku IV odst. 1 dnem 15. července 1977 a tímto dnem podle ustanovení téhož článku odst. 2 vstoupila v platnost i pro tehdejší Československou socialistickou republiku.

Dne 19. října 1993 Česká republika oznámila generálnímu tajemníkovi IMO, že v souladu s platnými zásadami mezinárodního práva se jako nástupnický stát České a Slovenské Federativní Republiky považuje za vázanou Úmluvou o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), 1972, ze dne 20. října 1972, ve znění pozdějších změn a doplňků včetně prohlášení s účinností od 1. ledna 1993. Prohlášení k článku II odst. 2 a článku III Česká republika odvolala svým oznámením generálnímu tajemníkovi IMO organizace dne 6. července 1995 (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 263/1995 Sb.).

Úmluva COLREG je předkládána včetně sedmi pozměňovacích rezolucí, které upravily určitá pravidla v Příloze původní Úmluvy COLREG z roku 1972. *Rezoluce A.464(XII)* z listopadu 1981 provedla rozšíření Pravidel COLREG o některé zvláštní znaky a světla, navíc k základním předepsaným znakům a světlům, zpřesnilo definice a pravidla pro plavidla s omezenou schopností manévrování a plavidla provádějící odminování. *Rezoluce A.626(15)* z listopadu 1987 přeformulovala požadavky na navigační světla a znaky u speciálních plavidel a doplnilo seznam schválených tísňových signálů. *Rezoluce A.678(16)* z října 1989 doplnila pravidla pro pohyb plavidel v zónách rozděleného pohybu. *Rezoluce A.736(18)* z listopadu 1993 zrušila alternativní denní znak pro plavidla provádějící lov ryb o délce kratší než 20m, zpřesnila technické požadavky na světla u malých lodí, zavedla nové požadavky na speciální světla vysokorychlostních lodí a doplnila seznam schválených tísňových radiosignálů v souladu s technickým vývojem. *Rezoluce A.910(22)* z listopadu 2001 vložila do Pravidel definici nového plavidla – tzv. ekranoplánu (letadlo využívající přízemního efektu) včetně následných požadavků na jím nesená navigační světla za různých situací, doplnila požadavky na manévr zabraňující srážce, doplnila a zpřesnila požadavky na zvukové signály. *Rezoluce A.1004(25)* z listopadu 2007 kompletně upravila seznam schválených tísňových signálů s ohledem na technický vývoj (zavedení systémů GMDSS, AIS aj.). *Rezoluce A.1085(28)* z listopadu 2013 doplnila Přílohu Úmluvy COLREG o články ustanovující systém povinných auditů členských států IMO.

Pravidla formulovaná v Úmluvě COLREG se bez rozdílu vztahují na každé plavidlo, bez ohledu na jeho druh, které se nachází v námořních vodách. Pro bezpečnost námořní plavby je velmi důležité, aby se jakákoliv plavidla na moři chovala a vzájemně manévrovala celosvětově jednotným a předvídatelným způsobem. Přestože v současné době nevyužívá žádná námořní obchodní loď možnost registrace nebo plavby pod vlajkou ČR, je ratifikace úmluvy významná také pro plavbu námořních jachet zapsaných v Námořním rejstříku ČR a rekreačních plavidel plujících na moři pod vlajkou ČR. Ratifikace Úmluvy COLREG včetně jejích Příloh je tedy nezbytná z důvodu zajištění obecné bezpečnosti námořní plavby, které se v současné době účastní stále rostoucí počty českých, převážně rekreačních plavidel různého druhu a též k naplnění závazků České republiky, které jí plynou z členství v Evropské unii. Materie obsažená v Úmluvě je úzce spjata s unijní právní úpravou ve směrnici EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky.

Účel a obsah Úmluvy COLREG

Úmluva COLREG, přijatá 20. října 1972 v Londýně, v sobě zahrnuje jako hlavní závazek pro smluvní strany, řídit se Pravidly a dalšími Přílohami Úmluvy.

Úmluva COLREG, konkrétně její Pravidla a Přílohy jsou, řečeno jinými slovy, ve své podstatě „pravidla silničního provozu na moři“ pro námořní plavidla plující na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. S ohledem na to, že 80-90% veškerého dopravovaného zboží na světě je přepravováno po vodě, kdy roste počet námořních plavidel, vyvolala tato vzrůstající tendence požadavek na jednotnost mezinárodních pravidel a používání mezinárodních signálů proto, aby se sjednotil systém pravidel vzájemného chování lodí, a tím se zvýšila bezpečnost námořní plavby.

Sjednacení těchto dopravně-provozních pravidel, znaků a signálů, je důvodné a nezbytné pro bezpečnost v námořní dopravě. Námořní plavidla jsou plovoucí tělesa, která v případě námořní havárie mohou způsobit vážné až velmi vážné škody na životním prostředí, majetku a mohou být doprovázeny početnými ztrátami na lidských životech.

Samotná Úmluva COLREG obsahuje celkem 9 článků textu na 4 stranách. Obsahuje obecný závazek zúčastněných stran řídit se Pravidly a Přílohami a dále upravuje možnosti ratifikace, přistoupení, přijetí, územní příslušnost, vstup v platnost, revizi Úmluvy konferencí, změny Pravidel a Příloh, výpověď Úmluvy, uložení Úmluvy a jazykové znění, ve kterých byla Úmluva vyhotovena. Pravidla jsou tvořena pěti samostatnými částmi A, B, C, D a E, které dále podrobně rozepisují jednotlivé požadavky pro zabránění srážkám na moři.

Česká republika je státem vlajky, nikoli státem pobřežním a přístavním. Rovněž vodní toky, které Českou republikou protékají, tak bezprostředně nenavazují na volné moře. Česká republika tudíž samostatně nad rámec této Úmluvy problematiku pobřežních vod neupravuje. Česká republika jako stát vlajky upřesňuje určitá ustanovení a Námořní úřad má pravomoc podle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, vydávat rozhodnutí k zajištění bezpečnosti plavby a posádky.

V případě plavby námořního plavidla pod vlajkou ČR by tak námořní plavidla byla povinna dodržovat Úmluvu COLREG a právní režimy pobřežních států, ve kterých by se plavidlo v daný okamžik nacházelo. Následně je na odpovědnosti velitele námořního plavidla, aby se v předstihu seznámil s místní úpravou, která by eventuálně odlišně než Úmluva COLREG upravovala pohyb námořních plavidel v pobřežních vodách konkrétního státu.

Příloha Úmluvy COLREG, které je tvořena Mezinárodními pravidly pro zabránění srážkám na moři, 1972

Část – A – všeobecná ustanovení

Pravidlo 1 - použitelnost

Pravidlo 1 upravuje druhy plavidel, na které se Pravidla vztahují. Dále stanoví, že nesmí bránit v platnosti zvláštním pravidlům určujícím plavbu na kotvištích, v přístavech, řekách, jezerech nebo vnitrozemských vodách spojených s volným mořem, po kterých mohou plout námořní plavidla. Pravidla nesmí bránit v platnosti jakýchkoli zvláštních pravidel vydaných vládou kterékoli země a týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél, znaků nebo zvukových signálů válečných lodí a lodí v konvojích, nebo týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél nebo znaků rybářských lodí provádějících lov ryb ve flotile. Rozhodne-li vláda zainteresované země, že plavidlo má po technické stránce speciální konstrukci nebo účel, musí se co nejvíce těmto Pravidlům přiblížit.

Pravidlo 2 – odpovědnost

Určuje, že nic nezbavuje majitele plavidla, velitele plavidla nebo posádku odpovědnosti za následky vzniklé neplněním Pravidel nebo zanedbáním bezpečnostních opatření a dobré námořní praxe.

Pravidlo 3 – definice pojmů

Pravidlo 3 určuje, co je plavidlo, plavidlo se strojním pohonem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb sítěmi, hydroplán, neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo s omezeným ponorem, pojem „za plavby“, délku a šířku plavidel, snížená viditelnost, vzájemný dohled, ekranoplán (ledadlo využívající přízemního efektu).

Část – B

KAPITOLA I – (Chování) Plavba lodí za jakýchkoliv podmínek viditelnosti

Pravidlo 4

Určuje, že zde uvedená Pravidla platí za jakýchkoli podmínek viditelnosti.

Pravidlo 5 - pozorování

Pravidlo 5 stanoví, že každé plavidlo musí vést nepřetržitě a zodpovědně vizuální a sluchové pozorování tak, aby bylo možno zhodnotit situaci.

Pravidlo 6 – bezpečná rychlost

Pravidlo 6 stanoví, že plavidla musí plout vždy bezpečnou rychlostí tak, aby mohla učinit vhodná a účinná opatření k zabránění srážky a zastavit na vzdálenost odpovídající daným okolnostem a podmínkám, a to s ohledem na úroveň viditelnosti, hustotu provozu, manévrovací schopnosti, povětrnostní podmínky, ponor lodě. Další specifika a upřesnění pro lodě používající radar.

Pravidlo 7 – nebezpečí srážky

Pravidlo 7 určuje, že každé plavidlo musí použít dostupné prostředky k zabránění srážkám plavidel a v případě pochybností počítat s tím, že nebezpečí srážky existuje. Stanoví využití radarových vybavení a kompasového náměru.

Pravidlo 8 – činnost pro zabránění srážce

Pravidlo 8 stanoví, že jakýkoliv manévr, změna kursu či rychlosti podniknutý pro zabránění srážce, musí být vykonán v souladu s Pravidly této části a dovolují-li to okolnosti, musí být pozitivní, učiněný včas a musí odpovídat dobré námořní praxi. Manévr podniknutý pro zabránění srážky s jiným plavidlem musí být takový, aby se plavidla minula v bezpečné vzdálenosti. Je-li nutno zabránit srážce nebo získat více času k vyhodnocení situace, musí plavidlo snížit rychlost nebo přerušit plavbu zastavením hlavních strojů nebo použitím zpětného chodu hlavních strojů. Rovněž stanoví povinnost neztěžovat průjezd.

Pravidlo 9 – úzké plavební dráhy

Pravidlo 9 stanoví bližší podmínky při průjezdu plavidel úzkou plavební dráhou, držet se co nejbližší vnější strany dráhy po svém pravoboku. Stanoví pokyn pro rybářské lodě neztěžovat průjezd plavidlům, pokyn nekřížovat plavební dráhu plavidlu plující při vnější dráze úzké plavební dráhy.

Pravidlo 10 - systémy rozdělené plavby

Pravidlo 10 stanoví pokyny pro plavbu v plavebních zónách, kdy se loď nesmí odchylovat od daného kursu anebo křížovat jiné plavební zóny a linie. Plavidlo nesmí používat pobřežní vody, může-li použít vody volné plavební zóny. Pobřežní vody však může používat plachetnice a loď kratší 20 metrů. Plavidla se musí vyhnout kotvení v oblasti systému rozdělených plaveb nebo v prostoru jejich koncových částí. Plavidla kratší 20 metrů nesmí znesnadňovat pohyb lodí se strojním pohonem. Plavidlo s omezenou manévrovací schopností nebo udržující podmořský kabel je osvobozeno v nezbytné míře od dodržování tohoto Pravidla.

KAPITOLA II - Plavba plavidel ve vzájemném dohledu

Pravidlo 11 - použitelnost

Pravidla této Kapitoly se vztahují na plavidla ve vzájemném dohledu.

Pravidlo 12 - plachetnice

Pravidlo 12 určuje plavbu plachetnic v závislosti na tom, jsou-li na závětrné, návětrné straně nebo mají-li vítr ze stejné strany.

Pravidlo 13 – předjíždění

Je zde stanoveno pravidlo, podle kterého se plavidlo předjíždějící jiné plavidlo musí držet mimo dráhu lodi předjížděné. Plavidlo se bude považovat za předjíždějící, přiblíží-li se k druhému plavidlu z náměru, který je více než 22,5° za traversem, to je v takové poloze vzhledem k předjížděné lodi, že by v noci mohla vidět jen její záďové světlo a nemohla by vidět ani jedno z jejích bočních světel.

Pravidlo 14 - plavidla plující přímo proti sobě

Zakotvuje Pravidlo změny směru plavby vpravo tak, aby míjelo druhé plavidlo po jeho levé straně. Taková situace nastává, pokud plavidlo vidí druhé plavidlo přímo nebo téměř přímo před sebou na svém kursu a v noci může vidět stožárová světla druhého plavidla na svislé linii nebo téměř na svislé linii a (nebo) obě boční světla této lodi a ve dne vidí druhé plavidlo z úhlu tomu odpovídajícím.

Pravidlo 15 – křižování

Je zde stanoveno, že plavidlo mající druhé plavidlo po své pravé straně musí uvolnit cestu tomuto plavidlu a přitom se musí, dovolují-li to okolnosti, vyvarovat křížení kursu před přídím druhého plavidla.

Pravidlo 16 - činnost plavidla uvolňující cestu

Každé plavidlo, které je podle těchto Pravidel povinno uvolnit cestu druhému plavidlu, musí, pokud je to možné, provést včasnou a rozhodnou akci k bezpečnému minutí.

Pravidlo 17 - činnost plavidla, kterému je uvolňována cesta

V uvedeném Pravidle 17 je stanovena činnost plavidla, kterému je uvolňována plavební cesta.

Pravidlo 18 - vzájemné povinnosti plavidel

V Pravidle 18 jsou doplňovány obecné povinnosti vyplývající z těchto pravidel pro plavidla podle jejich typu. Jsou zde blíže určena pravidla pro plavidla se strojním pohonem, pro plachetnice, pro rybářské lodě, plavidla s omezenou manévrovací schopností, plavidla s omezeným ponorem, hydroplány tak, aby byly dodrženy zásady bezpečné plavby.

KAPITOLA III - Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Pravidlo 19 - plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Toto Pravidlo 19 se týká plavidel, která nejsou ve vzájemném dohledu při plavbě v oblasti snížené dohlednosti či v její blízkosti. Plavidlo musí plout bezpečnou rychlostí stanovenou přiměřeně k převažujícím podmínkám a okolnostem snížené dohlednosti.

ČÁST C – SVĚTLA A ZNAKY

Pravidlo 20 – použití

V Pravidle 20 této části je stanoveno, že musí být dodržována za každého počasí. Pravidla týkající se světel musí být dodržována od západu do východu slunce a během této doby není dovoleno vystavovat jiná světla kromě takových, která nemohou být chybně považována za světla předepsaná těmito Pravidly, neoslabují jejich viditelnost či rozlišovací charakteristiku, nebo která by překážela v provádění náležitého pozorování. Dále je stanoveno, že Pravidla týkající se znaků musí být dodržována během dne, a že světla a znaky předepsané těmito Pravidly musí odpovídat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

Pravidlo 21 – definice

V Pravidle 21 jsou rozpracovány technické definice světel umístěných na lodi. Stožárová světla, boční světla, záďová světla, remorkérová světla, kruhová světla, záblesková světla, jejich umístění a možné kombinace.

Pravidlo 22 - viditelnost světel

Pravidlo 22 stanoví minimální viditelnost světel na lodích podle délky lodí, a to pro lodě nad 50 metrů délky, pro lodě o délce 12 metrů - 50 metrů, pro lodě kratší 12 metrů, pro plavidla a zanořené objekty, jejichž pozorování je znesnadněno.

Pravidlo 23 - plavidlo se strojním pohonem za plavby

Toto Pravidlo 23 určuje, jaký typ světel má být za plavby vystaven na plavidle se strojním pohonem, na plavidle na vzduchovém polštáři, jaký musí mít ekranoplán během startu, přistání a za letu nízko nad povrchem, kdy ekranoplán musí dodatečně ke světlům předepsaným v těchto Pravidlech vystavit kruhové zábleskové světlo o vysoké intenzitě červené barvy. Pravidlo dále upřesňuje používání světel za plavby u plavidel o délce kratší 12 metrů.

Pravidlo 24 - vlečení a tlačení

Pravidlo 24 upravuje podmínky používání světel při vlečení a tlačení plavidlem se strojním pohonem. Upravuje jaká světla a znaky mají být použity.

Pravidlo 25 - plachetnice a veslice za plavby

Pravidlo 25 upravuje používání světél u veslic a plachetnic za plavby. U plachetnic o délce do 7m a do 20 metrů.

Pravidlo 26 - rybářské lodě

Pravidlo provádějící lov ryb musí, ať za plavby nebo na kotvě, vystavovat pouze světla a znaky předepsané tímto Pravidlem. Dále určuje, jaká světla používají rybářské lodě při vlečení sítě nebo jiného lovného zařízení.

Pravidlo 27 - neovladatelné lodě nebo lodě s omezenou manévrovací schopností

Pravidlo 27 určuje plavidlům s omezenou manévrovací schopností, plavidlu se strojním pohonem provádějící vlečení, plavidlu provádějící bagrování nebo podmořské práce, plavidlu zajišťující potápěčské práce, jaká světla a znaky má při této činnosti nebo plavbě používat. Pravidlo podrobněji než u ostatních pravidel určuje používání světél a znaků u Plavidel provádějící odminovací práce.

Pravidlo 28 - plavidla omezovaná svým ponorem

Pravidlo omezované svým ponorem může, kromě světél předepsaných pro lodi se strojním pohonem v Pravidle 23, vystavovat na nejlépe viditelném místě tři kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou nebo válcový znak.

Pravidlo 29 - lodivodská plavidla

Pravidlo 29 stanoví, jaká světla má Plavidlo konající lodivodskou službu vystavovat v době, kdy službu vykonává a v době kdy službu nevykoná.

Pravidlo 30 - zakotvená plavidla a plavidla nasedlá na dno

Pravidlo 30 stanoví pro zakotvená plavidla kratší 7 metrů a pro plavidla sedlá na dno, jaké druhy světél používat.

Pravidlo 31 - hydroplány

Nemůže-li hydroplán vystavovat světla nebo znaky svojí charakteristikou nebo umístěním odpovídající požadavkům, která jsou předepsána Pravidly této části, musí vystavovat světla nebo znaky, které by se svou charakteristikou a umístěním přiblížily natolik k těmto požadavkům, nakolik je to možné.

ČÁST D – ZVUKOVÉ A SVĚTELNÉ SIGNÁLY

Pravidlo 32 – Definice

Slovem "siréna" se rozumí jakékoliv zvukové signální zařízení, které je schopné

vydávat předepsané tóny, dlouhé i krátké, odpovídající požadavkům Přílohy III těchto Pravidel. Výraz "krátký tón" označuje tón trvající asi jednu vteřinu, a výraz "prodloužený tón" označuje tón trvající od čtyř do šesti vteřin.

Pravidlo 33 - Zařízení k podávání zvukových signálů

Plavidlo délky 12 a více metrů musí být vybaveno sirénou a zvonem, plavidlo délky 100 a více metrů musí být kromě toho navíc vybaveno gongem, jehož tón a zvuk nemůže být zaměněn za tón a zvuk zvonu. Siréna, zvon a gong musí plně vyhovovat požadavkům Přílohy III těchto Pravidel.

Pravidlo 34 - Manévrové a výstražné signály

Pravidlo 34 stanoví výstražné signály pro plavidla se strojním pohonem za plavby v případě, že manévruje. Dále pro plavidla ve vzájemném dohledu nacházející se v úzkém průlivu nebo plavební dráze. Rovněž jsou zde stanoveny signály v situaci, kdy jedno plavidlo nerozumí manévru druhého plavidla. Plavidlo přibližující se k zákrutu nebo k takovému místu průlivu nebo plavební dráhy, kde jiná plavidla mohou být skryta za vystupujícími překážkami, musí podat jeden prodloužený tón, kdy plavidlo v skrytu nebo za vystupující překážkou je povinno rovněž odpovědět prodlouženým tónem. V případě vícero sirén na jedné lodi ve vzdálenosti delší než 100 metrů používá plavidlo pouze jednu sirénu.

Pravidlo 35 - Zvukové signály při omezené dohlednosti

V oblasti omezené dohlednosti nebo v její blízkosti ve dne či v noci, musí být signály předepsané tímto Pravidlem 35. Uvedené platí pro plavidla se strojním pohonem, neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo omezované svým ponorem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb a plavidlo provádějící vlečení nebo tlačení jiné lodi. Vlečené plavidlo, nebo je-li vlečeno více než jedno plavidlo, tak pokyny pro poslední plavidlo vleku, jaké má dávat signály. Dále jsou zde určeny signály pro zakotvená plavidla, plavidla sedlá na dno a lodivodská plavidla.

Pravidlo 36 - Signály pro upoutání pozornosti

Jakékoliv plavidlo, chce-li upoutat pozornost jiného plavidla, může podávat světelné nebo zvukové signály takové, které nemohou být omylem považovány za jakýkoliv signál požadovaný těmito Pravidly.

Pravidlo 37 – Tísňové signály

Jestliže je plavidlo v tísni a vyžaduje pomoc, musí použít nebo vystavit signály předepsané Přílohou IV těchto Pravidel.

ČÁST E - VÝJIMKY

Pravidlo 38 – Výjimky

Stanoví u lodí nesplňujících požadavky těchto Pravidel přechodné časové období do čtyř a do devíti let, ve kterém jsou osvobozeny od povinnosti podrobit se těmto Pravidlům. To ale pouze za situace, že technicky splňují požadavky mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, 1960.

PŘÍLOHA I

Rozmístění a technické charakteristiky světel a znaků

1. Definice

Termín "výška nad tělesem lodi" znamená výšku nad nejvyšší nepřerušovanou palubou. Tato výška musí být měřena svisle dolů od instalovaného světla.

2. Vertikální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

a) Na lodi se strojním pohonem, jejíž délka je 20 a více metrů, musí být stožárová světla rozmístěna následovně:

i) přední stožárové světlo, nebo je-li nesené pouze stožárové světlo, tak toto světlo, ve výšce nejméně 6 m nad tělesem lodi, a jestliže šířka plavidla přesahuje 6 m, tak v takové výšce nad tělesem lodi, která není menší než tato šířka, avšak toto světlo nemusí být umístěno výše než 12 m nad tělesem lodi

ii) jsou-li nesená dvě stožárová světla, pak zadní z nich musí být nejméně 4,5 m výše po vertikále než přední.

b) Vertikální vzdálenost mezi stožárovými světly lodi se strojním pohonem musí být taková, aby při všech normálních podmínkách podélného náklonu lodi bylo zadní světlo vidět výše a odděleně od předního světla ze vzdálenosti 1000 m od předního vazu při pohledu z hladiny moře.

c) Stožárové světlo lodi se strojním pohonem dlouhé 12 m, ale kratší než 20 m, musí být umístěno ve výšce nejméně 2,5 m nad štítnicí.

d) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 12 m může nést nejvyšší světlo ve výšce menší než 2,5 m nad štítnicí. Avšak, je-li stožárové světlo nesené spolu s bočními světly a záďovým světlem, nebo bílým kruhovým světlem a bočními světly předepsaných v Pravidle 23 c) i), pak toto stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo musí být nesené nejméně o 1 m výše než boční světla.

e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světel předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení nebo tlačení jiného plavidla musí být umístěno na tom

samém místě buď jako přední stožárové světlo nebo jako zadní stožárové světlo; v případě, že je nesen na zadním stožáru, musí se nejnižší záďové světlo nacházet nejméně 4,5 m nad předním stožárovým světlem.

f) i) Stožárové světlo nebo světla předepsaná Pravidlem 23 a) musí být umístěna tak, aby byla výrazně viditelná nad všemi jinými světly a překážkami s výjimkou jak je uvedeno v pododstavci ii);

ii) Je-li nesení kruhových světel předepsaných Pravidlem 27 b) i) nebo Pravidlem 28 pod stožárovými světly neproveditelné, mohou být nesena nad zadním stožárovým světlem (světly) nebo vertikálně mezi předním stožárovým světlem (světly) a zadním stožárovým světlem (světly) za předpokladu, že v druhém případě musí vyhovovat požadavkům bodu 3 c) této Přílohy.

g) Boční světla lodi se strojním pohonem musí být umístěna ve výšce nad tělesem lodi, která není větší než $\frac{3}{4}$ výšky předního stožárového světla. Tato světla nemají být umístěna tak nízko, aby jejich viditelnost byla narušena palubními světly.

h) Jsou-li boční světla spojena v kombinované lampě a nesena na lodi se strojním pohonem, která je kratší než 20 m, musí být umístěna nejméně 1 m pod stožárovým světlem.

i) Předepisují-li Pravidla dvě nebo tři světla nesená ve vertikále, musí být vzdálenost mezi nimi následující:

i) na lodi délky 20 m a více musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 2 m a spodní z těchto světel nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 4 m nad tělesem lodi;

ii) na lodi kratší než 20 m musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 1 m a spodní z těchto světel nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 2 m nad štitnicí;

iii) jsou-li nesena tři světla, musí být vzdálenost mezi nimi stejná.

j) Spodní ze dvou kruhových světel předepsaných pro lodi provádějící lov ryb, musí být umístěno nad bočními světly ve výšce rovné nejméně dvojnásobku vzdálenosti mezi vertikálními světly.

k) Přední kotevní světlo předepsané Pravidlem 30 a) i), jsou-li nesena kotevní světla dvě, musí být nejméně 4,5 nad zadním kotevním světlem. Na lodi délky 50 m a více musí být toto přední kotevní světlo umístěno nejméně 6 m nad tělesem lodi.

3. Horizontální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

a) Jsou-li pro plavidlo se strojním pohonem předepsána dvě stožárová světla, nesmí být horizontální vzdálenost mezi nimi menší než polovina délky lodi, ale nemusí být větší než 100 m. Přední světlo musí být umístěno od předního vazy ve vzdálenosti ne delší než $\frac{1}{4}$ délky lodi.

b) Na lodi se strojím pohonem délky 20 m a delší nesmí být boční světla umístěna před předním stožárovým světlem. Musí být umístěna na, nebo poblíž boku lodi.

c) Jsou-li světla předepsaná v Pravidle 27 b) i) nebo Pravidle 28 nesená ve vertikále mezi předním stožárovým světlem (světly) a zadním stožárovým světlem (světly), potom tato kruhová světla musí být umístěna ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2 metry v příčném směru od osy plavidla.

d) Je-li pro plavidlo se strojním pohonem předepsáno pouze jedno stožárové světlo, potom toto světlo musí být umístěno v přední části plavidla; plavidlo kratší než 20 m nemusí toto světlo nést v přední části plavidla, musí je ale nést tak dalece vpředu, jak je to jen možné.

4. Podrobnosti o rozmístění světél určujících směry na rybářských lodích, bagrech a lodích provádějících práce pod hladinou moře.

a) Světlo, ukazující směr vypuštěného lovného zařízení z lodi provádějící lov ryb, jak je předepsáno v Pravidle 26 c) ii), musí být umístěno ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2 m a nejvíce 6 m od dvou kruhových světél, červeného a bílého. Toto světlo nesmí být umístěno výše než bílé kruhové světlo předepsané Pravidlem 26 c) i) a níže než boční světla.

b) Světla a znaky na lodi provádějící bagrovací nebo podmořské práce, které ukazují stranu výskytu překážky anebo stranu bezpečného průjezdu, jak je předepsáno Pravidlem 27 d) i) a ii), musí být umístěna v maximálně prakticky možné vodorovné vzdálenosti od světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 27 b) i) a ii), ale ne menší než 2 m. V žádném případě nesmí být umístěno horní z těchto světél nebo znaků výše než nejnižší ze tří světél nebo znaků předepsaných v Pravidle 27 b) i) a ii).

5. Štíty bočních světél

Boční světla na lodích délky 20 m a více musí být vybavena ze strany boku lodi štíty natřenými černou matovou barvou a musí vyhovovat požadavkům bodu 9 této Přílohy. Na lodích kratších než 20 m musí být boční světla, je-li nutné, aby vyhovovala požadavkům bodu 9 této Přílohy, vybavená bočními štíty natřenými černou matovou barvou. Při použití kombinované lampy s jedním vertikálním vláknem a s velmi úzkou přepážkou mezi zelenou a červenou částí lampy není třeba vnější štíty instalovat.

6. Znaky

a) Znaky musí být černé a musí mít následující rozměry:

i) koule musí mít průměr nejméně 0,6 m;

ii) kužel musí mít průměr základny nejméně 0,6 m a výšku rovnou jeho průměru;

iii) válec musí mít průměr nejméně 0,6 m a výšku rovnou dvojnásobku jeho průměru;

iv) dvoukuželový znak sestává ze dvou kuželů na společné základně. Rozměry kuželů musí odpovídat požadavkům podbodu ii).

b) Vertikální vzdálenost mezi znaky musí být nejméně 1,5 m.

c) Na lodi kratší než 20 m mohou být použity znaky menších rozměrů, ale poměrných k velikosti lodi a vzdálenost mezi nimi může být přiměřeně zmenšena.

7. Barevné charakteristiky světél

Barevné charakteristiky všech navigačních světél musí odpovídat níže uvedeným standardům, ležícím uvnitř hranic oblastí diagramů, které jsou pro každou barvu vymezeny Mezinárodní komisí světelné techniky (CIE).

Hranice oblasti pro každou barvu jsou dány následujícími souřadnicemi:

i) *Bílá*

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

ii) *Zelená*

x 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

iii) *Červená*

x 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

iv) *Žlutá*

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Svítivost světél

a) Minimální svítivost světél musí být vypočítána podle vzorce:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

kde I je svítivost v kandelách za provozních podmínek

T je práh intenzity světla 2×10^{-7} lux

D viditelnost (světelný dosah) světla v námořních mílích,

K koeficient propustnosti atmosféry

Pro předepsaná světla musí být hodnota $K = 0,8$, což odpovídá meteorologické viditelnosti přibližně na 13 námořních mil.

b) Vybrané hodnoty propočtené podle uvedeného vzorce jsou v následující tabulce:

Viditelnost (světelný dosah) světla v námořních mílích <i>D</i>	Svítivost světla v kandelách pro $K = 0,8$ <i>I</i>
1	0,9
2	4,3
2	12
4	27
5	52
6	94

Poznámka: Maximální svítivost navigačních světel musí být omezena, aby se zabránilo nežádoucímu oslňujícímu lesku. Tohoto omezení nesmí být dosaženo pomocí nastavitelného ovládání svítivosti navigačních světel.

9. Horizontální sektory

a) i) Boční světla umístěná na lodi musí zajišťovat ve směru vpřed minimální požadovanou svítivost. Tato svítivost musí klesat tak, aby v rozmezí 1° až 3° za hranicemi předepsaných sektorů prakticky zanikla.

ii) Minimální požadovaná svítivost záďových a stožárových světel ve směru $22,5^\circ$

stupňů za traverz bočních světel musí být zajištěna po celém úhlu obzoru do 5° uvnitř hranic sektorů předepsaných Pravidlem 21. Od uvedených 5° může svítivost klesat do 50% směrem k hranicím sektorů a dále postupně klesat tak, aby prakticky zanikla v rozmezí nejvíce 5° za hranici sektoru.

- b) i) Kruhová světla musí být umístěna tak, aby nebyla stíněna stožáry, ráhny nebo konstrukcemi v úhlových výsečích větších než 6°, s výjimkou kotevních světel předepsaných Pravidlem 30, která není třeba umísťovat příliš vysoko nad tělesem lodi.
- ii) Jestliže není možné splnit požadavky bodu b) i) tohoto odstavce umístěním pouze jednoho kruhového světla, musí být použita dvě kruhová světla, která jsou tak umístěna, nebo vzájemně zastíněna, že se ze vzdálenosti jedné míle jeví jako jedno světlo.

10. Vertikální sektory

a) Instalovaná elektrická světla, s výjimkou světel na plachetnicích za plavby, musí zajišťovat ve vertikálních sektorech:

- i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
- ii) 60% požadované svítivosti v rozmezí od 7,5° nad do 7,5° pod horizontálu.

b) Instalovaná elektrická světla používaná na plachetnicích za plavby musí zajišťovat ve vertikálních sektorech;

- i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
- ii) 50% požadované svítivosti v rozmezí od 25° nad do 25° pod horizontálu.

c) U jiných neelektrických světel musí být tyto požadavky plněny natolik, nakolik je to možné.

11. Svítivost neelektrických světel

Minimální svítivost neelektrických světel musí odpovídat, nakolik je to možné, svítivosti uvedené v tabulce části 8 této Přílohy.

12. Manévrové světlo

Nezávisle na ustanovení části 2 f) této Přílohy, manévrové světlo popsané v Pravidle 34 b) musí být umístěno v téže podélné vertikální rovině jako stožárové světlo nebo světla, a je-li to prakticky možné, minimálně 2 m nad předním stožárovým světlem, přitom toto světlo musí být nesené nejméně 2 m nad nebo pod zadním stožárovým světlem. Na lodi, která nese pouze jedno stožárové světlo, manévrové světlo musí být nesené na nejlépe viditelném místě, nejméně 2 m nad nebo pod stožárovým světlem.

13. Vysokorychlostní plavidlo *

a) Stožárové světlo vysokorychlostního plavidla může být umístěno ve výšce vztažené k šířce plavidla nižší, než předepisuje bod 2 a) i) této Přílohy za předpokladu, že úhel základny rovnoramenného trojúhelníku tvořeného bočními světly a stožárovým světlem nebude menší než 27 stupňů.

b) Na vysokorychlostním plavidle o délce 50 m a delším, svislý rozestup mezi předním stožárovým světlem a světlem na hlavním stožáru 4,5 m, jak požaduje bod 2 a) ii) této přílohy, může být změněn, za podmínky, že tento rozestup nebude menší než hodnota vypočítaná podle následujícího vzorce:

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

kde: y je výška světla na hlavním stožáru nad výškou předního stožárového světla v metrech;

a je výška předního stožárového světla nad vodní hladinou za provozních podmínek v metrech;

ψ je trim za provozních podmínek ve stupních;

C je horizontální rozestup stožárových světel v metrech.

14. Schválení

Schválení konstrukce světel a znaků, jakož i umístění těchto světel na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu země, pod jejíž vlajkou je toto plavidlo oprávněno plout.

- Dle Mezinárodního předpisu o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 1994 a Mezinárodního předpisu o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 2000.

PŘÍLOHA II

Dodatečné signály pro rybářská plavidla provádějící lov ryb v těsné blízkosti od sebe

1. Základní ustanovení

Světla zde uvedená, jsou-li vystavována v souladu s Pravidlem 26 d), musí být umístěna na nejlépe viditelném místě ve vzdálenosti nejméně 0,9 m od sebe a níže

světla předepsaných Pravidlem 26 b) i) a c) i). Tato světla musí být viditelná po celém obzoru na vzdálenost nejméně jedné míle, přičemž však na vzdálenost menší než světla předepsaná těmito Pravidly pro rybářské lodě.

2. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov vlečením

a) Plavidla délky 20 m a delší provádějící lov vlečením, nezávisle na tom, požívají-li lovného zařízení vlečené po dně nebo mořem, musí vystavovat:

- i) vypouští-li sítě: dvě bílá světla svisle nad sebou;
- ii) vybírají-li sítě: jedno bílé světlo nad červeným světlem svisle nad sebou;
- iii) v případě zachycení sítě za překážku: dvě červená světla svisle nad sebou.

b) Každé plavidlo délky 20 m a delší provádějící párové vlečení musí vystavovat:

- i) v noci - světlo reflektoru směřované vpřed a ve směru druhé lodi tohoto páru;
- ii) vypouští-li nebo vybírají-li sítě, nebo v případě zachycení sítí o překážku - světla předepsaná v bodě 2 a) této Přílohy.

c) Plavidlo o délce menší než 20 m provádějící lov vlečením, používá-li lovné zařízení vlečené po dně nebo mořem, nebo provádějící párové vlečení, může vystavovat odpovídající světla předepsané v odstavcích 2 a) nebo b).

3. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí.

Lodi provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí mohou vystavovat dvě žlutá světla svisle nad sebou. Tato světla musí podávat střídavé záblesky každou sekundu, přičemž intervaly světla a tmy musí být stejné. Tato světla mohou být vystavována pouze tehdy, je-li pohyb lodí ztěžován lovným rybářským zařízením.

PŘÍLOHA III

Technické charakteristiky zařízení k podávání zvukových signálů

1. Sirény

a) Kmitočet a dosah slyšitelnosti

Základní kmitočet signálu má být v rozmezí 70 - 700 Hz. Dosah slyšitelnosti signálu ze sirény musí být určován takovými kmitočty, které mohou zahrnovat základní anebo jeden či více vyšších kmitočtů v rozmezí 180-700 Hz (+ -1%) pro plavidla o délce 20 m a delší, nebo 180 – 2100 Hz (+ - 1%) pro plavidla o délce menší 20 m, zabezpečujících hladinu zvukového tlaku uvedeného níže v bodu 1 c).

b) Hranice základních kmitočtů

K zajištění široké rozmanitosti charakteristik sirén musí být základní kmitočty sirény mezi následujícími hranicemi:

- i) 70 - 200 Hz, pro lodi délky 200 m a delší;
- ii) 130 - 350 Hz, pro lodi délky 75 m a delší ale kratších než 200 m;
- iii) 250 - 700 Hz, pro lodi kratší než 75 m.

c) Síla zvuku a dosah slyšitelnosti signálu

Siréna umístěná na lodi musí zajišťovat ve směru maximální síly zvuku a na vzdálenosti 1 m od ní hladinu zvukového tlaku na úrovni nejméně 1/3 rozsahu oktavového pásma pro frekvence 180 – 700 Hz (+ - 1%) pro plavidlo o délce 20 m a delší, nebo 180 – 2100 Hz (+ - 1%) pro plavidlo o délce menší než 20 m, nikoliv nižší než jsou hodnoty uvedené v tabulce.

Dosah slyšitelnosti v uvedené tabulce je informativního charakteru a je přibližně dosahem, na který může být slyšet siréna ve směru maximální síly zvuku s 90% pravděpodobností při dobrých atmosférických podmínkách na lodi při střední hladině hluku v místě poslechu (berouce střední hladinu hluku 68 dB v oktavovém pásmu 250 Hz a 63 dB v oktavovém pásmu 500 Hz).

Délka plavidla v metrech	1/3 oktavového rozsahu ve vzdálenosti 1 m vztaženo na $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Dosah slyšitelnosti v námořních mílích
200 a delší	143	2
75 avšak kratší než 200	138	1,5
20 avšak kratší než 75	130	1
kratší než 20	120* 115** 111***	0,5

* Pokud měřená frekvence leží v pásmu 180 – 450 Hz

** Pokud měřená frekvence leží v pásmu 450 – 800 Hz

*** Pokud měřená frekvence leží v pásmu 800 – 2100 Hz

Prakticky vzdálenost, na kterou je možno slyšet sirénu, je proměnlivá a závisí od povětrnostních podmínek, výše uvedené tabulkové hodnoty mohou být brány jako typické, ale při silném větru a vysoké hladině hluku v místě poslechu se může dosah slyšitelnosti značně zmenšit.

d) Směrové vlastnosti

Hladina zvukového tlaku směrové sirény v libovolném směru ve vodorovné rovině v rozmezí $\pm 45^\circ$ od směru maximální síly zvuku nesmí být nižší než 4 dB od předepsané hladiny v hlavním směru. Ve všech ostatních směrech ve vodorovné rovině nesmí být hladina zvukového tlaku nižší než 10 dB od předepsané hladiny v hlavním směru tak, aby dosah slyšitelnosti v jakémkoli směru byl nejméně polovičního dosahu v hlavním směru. Hladina zvukového tlaku musí být měřena v té třetině oktávového pásma, které určuje dosah slyšitelnosti.

e) Rozmístění sirén

Je-li směrová siréna používána jako jediná siréna na lodi, musí být umístěna tak, aby maximální síla zvuku směřovala přímo vpřed.

Siréna musí být na lodi umístěna tak vysoko, jak je to prakticky možné, aby překážky nebránily v šíření zvuku a zároveň, aby bylo na minimum sníženo nebezpečí poškození sluchu posádky. Hladina zvukového tlaku vlastního signálu lodi v místě poslechu nesmí být vyšší než 110 dB (A), a je-li to prakticky možné, nesměla by převyšovat 100 dB (A).

f) Umístění více než jedné sirény

Jsou-li instalovány sirény na vzdálenost více než 100 m od sebe, musí být zapojeny tak, aby nehoukaly současně.

g) Kombinace sirén

Jestliže pro přítomnost překážek zvukové pole jedné sirény nebo jedné ze sirén uvedených v bodu 1 f) způsobuje oblast velmi snížené úrovně signálu, doporučuje se pro odstranění těchto oblastí instalace kombinované sady sirén. Pro účel těchto Pravidel kombinovaná sada sirén musí být chápána jako jedna siréna. Sirény kombinované sady musí být umístěny na vzdálenost nejvíce 100 m od sebe a zapojeny tak, aby mohly houkat současně. Rozdíl kmitočtů sirén musí být nejméně 10 Hz.

2. Zvon nebo gong

a) Síla signálu

Zvon nebo gong nebo jiné odpovídající zařízení s podobnými zvukovými charakteristikami musí vydávat zvukový tlak s hladinou nejméně 110 dB ve vzdálenosti 1 m od zdroje zvuku.

b) Konstrukce

Zvony a gongy musí být vyrobeny z nekorodujícího materiálu a vydávat čistý tón. Průměr spodní části zvonu musí být nejméně 300 mm pro lodi o délce 20 m a více a nejméně 200 mm pro lodi o délce 12 m a více, avšak kratší než 20 m. Tam, kde je to prakticky proveditelné se doporučuje pro zajištění stálé síly zvuku používat zvonu s mechanicky poháněným srdcem, ale přitom musí být zachována možnost ručního zvonění. Hmoty srdce musí být nejméně 3% hmoty zvonu.

3. Schválení

Konstrukce zařízení pro podávání zvukových signálů, jejich charakteristiky a umístění na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu země, pod jejíž vlajkou je toto plavidlo oprávněno plout.

PŘÍLOHA IV

Tísňové signály

1. Následující signály, používané nebo vystavované buď společně, nebo odděleně, upozorňují na tísni a potřebu pomoci:

- a) signál dělem nebo jinou výbušninou odpalovaný v intervalech asi jedné minuty;
- b) trvalý zvuk podávaný jakýmkoliv zařízením pro signály v mlze;
- c) rakety nebo granáty, vypouštějící červené hvězdy, odpalované jednotlivě v krátkých intervalech;
- d) signál podávaný jakýmkoliv způsobem signalizace, skládající se ze skupiny ...---... (SOS) v Morseově abecedě;
- e) radiotelefonně vysílaný signál sestávající z mluveného slova "Mayday";
- f) mezinárodní vlajkový signál tísně písmena N.C.;
- g) signál sestávající se ze čtvercové vlajky, která má nad nebo pod sebou kulový znak, nebo cokoli kouli podobné;
- h) plameny na lodi (např. hořící sud s dehtem, olejem atp.);
- i) padáková raketa nebo ruční pochodeň vydávající červené světlo;
- j) kouřový signál vydávající oranžově zbarvený dým;
- k) pomalé a opakované zvedání a spouštění rozpažených paží;
- l) tísňový poplachový signál podávaný pomocí selektivního digitálního volání (DSC) vysílaného na:

- (i) VHF kanálu 70, nebo
- (ii) MF/HF frekvencích 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz nebo 16084,5 kHz.

m) tísňový poplachový signál ve směru loď–břeh vysílaný lodní stanicí Inmarsat nebo lodní stanicí jiného provozovatele pohyblivé družicové námořní služby;

n) signály předávané prostřednictvím tísňových, místo-určujících radiobójí;

o) schválené signály přenášené pomocí radiokomunikačních systémů, včetně radarových odpovídačů záchranných prostředků (člunů).

2. Používání nebo vystavování jakýchkoli výše uvedených signálů pro jiné účely, než pro upozornění na tiseň a potřebu pomoci a také používání jiných signálů, které mohou být zaměněny s jakýmkoliv z výše uvedených signálů, je zakázáno.

3. Je třeba též vzít v úvahu odpovídající části Mezinárodního signálního kódu, Mezinárodní letecké a námořní příručky pro pátrání a záchranu, Svazek III a možnosti použití následujících signálů:

a) oranžově zbarvená plocha s černým čtvercem a kruhem nebo jiným vhodným

symbolem (pro identifikaci ze vzduchu);

b) barevná skvrna na vodě

Soulad Úmluvy COLREG s vnitrostátní úpravou a dopad na státní rozpočet.

Úmluva COLREG - Úmluva o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, je jednou z mezinárodních úmluv přijatých IMO a je jednou z nejdůležitějších mezinárodních námořních úmluv týkajících se provozu plavidel na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla. Ustanovení Úmluvy COLREG a problematika plavby v pobřežních vodách není samostatně Českou republikou nad rámec Úmluvy COLREG upravována, neboť jak je již uvedeno výše, Česká republika je státem registrace vlajky, nikoli pobřežním státem.

Ustanovení Úmluvy COLREG včetně Pravidel, Příloh a všech pozměňovacích rezolucí jsou v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu České republiky. Jsou rovněž v souladu se závazky vyplývající z členství České republiky v Evropské unii a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Úmluva COLREG je projednávána jako smlouva prezidentská, podle článku 49 písm. a) a e) ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, protože upravuje práva a povinnosti osob a věci, jejichž úprava je vyhrazena zákonu.

Jakákoli změna Pravidel předložená smluvní stranou bude projednána v Organizaci na základě žádosti této strany. Bude-li tato změna přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, musí být rozeslána Organizací všem smluvním stranám Úmluvy a všem členům Organizace nejméně šest měsíců před jejím projednáním Shromážděním Organizace. Jakákoli smluvní strana Úmluvy, která není členem Organizace, má právo být přítomna jednání Shromáždění Organizace, při kterém bude tato změna projednávána. Změna, která byla přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace, musí být rozeslána Generálním tajemníkem všem smluvním stranám k přijetí.

Tato změna vstoupí v platnost dnem, který bude určen Shromážděním Organizace při jejím schválení, v případě, že k dřívějšímu datu, které bude také určeno Shromážděním Organizace, neoznámí-li více jak jedna třetina smluvních stran Úmluvy svoje námitky ke změně. Data uvedená v tomto odstavci jsou určována a schvalována většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace.

V případě, že by budoucí změny Úmluvy a Přílohy obsahující Pravidla znamenaly dílčí úpravy zcela nepřijatelné pro ČR, gestor by inicioval zaslání případné výhrady proti konkrétnímu novelizovanému ustanovení Úmluvy, aby byl naplněn článek VI Úmluvy, zejména jeho odstavec 4 a odstavec 5.

Ratifikací Úmluvy COLREG bude vyjádřen souhlas Parlamentu České republiky a prezidenta republiky s touto procedurou předvídanou v Úmluvě COLREG. Následné případné změny Úmluvy, Pravidel a Příloh budou znovu podléhat projednání Parlamentem a vyslovení souhlasu obou komor Parlamentu a následně ratifikaci prezidentem republiky. Změny proběhlé touto procedurou budou následně vyhlášeny ve Sbírce mezinárodních smluv. Tím bude zajištěn požadavek na jejich náležitou publikaci.

Po procesu ratifikace se Úmluva COLREG včetně Pravidel, Příloh a všech pozměňovacích rezolucí stane součástí právního řádu ČR.

V případě odmítnutí ratifikace Úmluvy prezidentem republiky by bylo nutné podniknout další potřebné právní kroky k vysvětlení potřeby plné akceptace Úmluvy, ke které ČSSR přistoupila již v roce 1977 a následně ČR sukcesí v roce 1993. Případné odmítnutí ratifikace Úmluvy a její vypovězení by mohlo znamenat celosvětový zákaz plavby jakýkoliv plavidel plujících na mořích pod vlajkou ČR, neboť nepředvídatelnost jejich manévrování by představovala ohrožení globální bezpečnosti námořní plavby. ČR by se také dostala do rozporu se směrnicí EP a Rady 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky, kterou je ČR vázaná.

Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli smluvní stranou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva vstoupila v platnost pro tuto stranu.

Výpověď se provádí uložením výpovědní listiny u Organizace. Generální tajemník informuje všechny smluvní stany o příjmu takovéto listiny s uvedením data jejího doručení.

Výpověď nabývá účinnosti po roce, kdy oznámení o výpovědi bylo doručeno nebo po uplynutí delší doby, která může být uvedena v listině o výpovědi.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG včetně Pravidel a Příloh je tak formálním krokem, kterým se zhojí vnitrostátní legislativní nedostatek vzniklý v minulosti.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG nemá vliv na výdaje státního rozpočtu.

Dodatečná ratifikace Úmluvy COLREG nemá vliv na rovnost mužů a žen.

Vláda České republiky odsouhlasila návrh na ratifikaci Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (COLREG), a to svým usnesením č. 825 dne 18. 11. 2019.

V Praze dne 9. prosince 2021

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

REZOLUCE A.464(XII)

přijatá 19 listopadu 1981



IMCO

REZOLUCE A.464(XII)

přijata 19 listopadu 1981

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 o změnách Předpisů,

PŘIPOMÍNÁJÍCÍ ROVNĚŽ Rezoluci A.431 (XI) "Doporučení ohledně plavidel s omezenou schopností manévrování, pokud jsou zapojena do operace pro udržení bezpečnosti plavby v systému rozdělení plavby", včetně rozhodnutí zvážit na svém dvanáctém zasedání přijetí odpovídající změny Pravidla 10 mezinárodních Předpisů pro zabránění srážkám na moři z roku 1972,

POSOUDIVŠE výše uvedené a další změny Mezinárodních předpisů pro zabránění srážkám na moři z roku 1972 přijatých Výborem pro námořní bezpečnost na jeho 44. zasedání a jejich sdělení všem smluvním stranám v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu těchto změn v platnost,

- 1 PŘIJÍMÁ v souladu s čl. VI odst. 3 Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce,
- 2 ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 1. června 1983, pokud do 1. června 1982 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám,
- 3 ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí spolu s kopiemi všem členům Organizace,
- 4 VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 1. června 1982, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci.

PŘÍLOHA

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

1 Pravidlo 1(c)

Se mění takto:

„c) Nic z těchto pravidel nesmí bránit v platnosti jakýchkoli zvláštních pravidel vydaných vládou kterékoli země a týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél, znaků nebo zvukových signálů válečných lodí a lodí v konvojích, nebo týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél nebo znaků rybářských lodí provádějících lov ryb ve flotile. Tato dodatečná stacionární nebo signální světla, znaky nebo zvukové signály musí být pokud možno takového druhu, aby je nebylo možno zaměnit za některá ze světél nebo signálů uvedených v těchto Pravidlech.“

2 Pravidlo 3(g)

Věta bezprostředně předcházející pododstavcům (i) to (vi) se nahrazuje následující větou:

„Výraz¹ „plavidla s omezenou manévrovací schopností“ musí zahrnovat následující plavidla, ale nikoliv jen tato plavidla:“.

3 Pravidlo 3(g)(v)

Pojem „minesweeping“ se nahrazuje slovem „mineclearance“. V češtině však jsou oba pojmy překládány totožně jako „odminovací práce“. V českém textu se proto výraz nemění.

4 Pravidlo 10(b)(iii)

Slovní spojení „opouští-li ji nebo vplouvá-li do ní ze strany“ se nahrazuje spojením „opouští-li ji nebo vplouvá-li do ní z kterékoli strany“.

5 Pravidlo 10(d)

Za stávající text se připojuje věta:

„avšak lodi kratší než 20 metrů, plachetnice a lodě provádějící lov ryb smějí pobřežní plavební zónu používat za libovolných podmínek“.

6 Pravidlo 10(e)

Se mění takto:

“(e) Plavidlo jiné než plavidlo, které křížuje zónu směru plavby nebo plavidlo vplouvající do zóny směru plavby ji opouštějící, nesmí vplouvat...”.

7 Pravidlo 10(k)

Vkládá se nový odstavec:

„(k) Plavidlo s omezenou manévrovací schopností zajišťující udržování bezpečnosti plavby v systému rozdělené plavby je osvobozeno od dodržování tohoto Pravidla v rozsahu nezbytném pro provádění takové činnosti.“

8 Pravidlo 10(l)

Vkládá se nový odstavec:

„(l) Plavidlo s omezenou manévrovací schopností provádějící pokládání, kontrolu nebo zvedání podmořského kabelu v systému rozdělené plavby je osvobozeno od dodržování tohoto Pravidla v rozsahu nezbytně nutném pro provádění takové činnosti.“

9 Pravidlo 13(a)

Se mění takto:

(a) „Bez ohledu na cokoli, co je obsaženo v Kapitole I a II části B těchto
Pravidel.....!“

10 Pravidlo 22(d)

Vkládá se nový odstavec:

„(d) Na plavidlech nebo objektech částečně zanořených, jejichž zpozorování je znesnadněno a jež jsou vlečeny
- bílé kruhové světlo 3 míle.“

11 Pravidlo 23(c)

Se mění takto:

- „(c) i) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 12 m může místo světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavit bílé kruhové světlo a boční světla.
- ii) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 7 m, jehož maximální rychlost nepřesahuje 7 uzlů, může místo světel předepsaných odstavcem (a) těchto Pravidel, vystavit bílé kruhové světlo a musí, je-li to proveditelné, vystavit také boční světla.
- iii) Stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo může být na plavidle se strojním pohonem kratším než 12 m umístěno mimo podélnou osu lodi jestliže je takové umístění neproveditelné za

předpokladu že, boční světla jsou spojena v jedné kombinované lampě, která je nesena v podélné ose lodi nebo podle možnosti co nejbližže téže podélné ose jako stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo.

12 Pravidlo 24(c)(i) a (c)(i):

Vložit "nebo (a)(ii)" za text "v Pravidle 23(a)(i)" a škrtnout "směrem dopředu".

13 Pravidlo 24(d)

Zaměnit slova "odstavce (a) a (c)" v první řádce slovy "odstavec (a) nebo (c)".

14 Pravidlo 24(e)

Úvodní věta se mění takto:

" e) Plavidlo nebo objekt, který je vlečen, jiný než je uvedeno v odstavci (g) tohoto Pravidla, musí vystavovat:"

15 Pravidlo 24(g)

Vkládá se nový odstavec (g):

„(g) Částečně zanořené plavidlo, objekt nebo seskupení takových plavidel nebo objektů, jejichž pozorování je znesnadněno a jež jsou vlečeny, musí vystavovat:

(i) jestliže šířka je menší než 25 m, jedno kruhové bílé světlo v přední části nebo poblíž přední části a druhé takové světlo v zadní části nebo poblíž zadní části s výjimkou elastických vlečných cisteren, které nemusí v přední části nebo poblíž ní vystavovat takové světlo;

(ii) jestliže šířka je 25 m a více, dvě dodatečná kruhová bílá světla na okrajích boků nebo v jejich blízkosti v místech největší šířky;

(iii) jestliže délka přesahuje 100 m, dodatečná kruhová bílá světla mezi světly předepsanými v pododstavci i) a ii) umístěná tak, aby vzdálenost mezi těmito světly nepřesahovala 100 m;

(iv) dvoukuželový znak na nejzazším zadním okraji posledního vlečeného plavidla nebo objektu nebo v jeho blízkosti a přesahuje-li délka vleku 200 m, dodatečný dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě umístěný pokud možno co nejvíce vpředu.

16 Pravidlo 24(h)

Přečíslovat existující odstavec (g), na (h), změnit jeho mění takto:

”(h) Nemůže-li vlečené plavidlo nebo objekt z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla nebo znaky předepsané odstavcem (e) nebo (g) tohoto Pravidla, musí být přijata veškerá opatření k osvětlení vlečeného plavidla nebo objektu nebo alespoň upozornit na přítomnost takového plavidla nebo objektu”

17 Pravidlo 24(i)

Vkládá se nový odstavec:

”(i) Nemůže-li plavidlo, která normálně neprovádí vlečné operace z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla předepsaná odstavcem (a) nebo (c) tohoto Pravidla, nebude po něm požadováno, aby vystavovalo tato světla, provádí-li vlečení jiného plavidla v nouzi nebo jinak vyžadujícího pomoc. Je nutné přijmout veškerá opatření k označení způsobu spojení mezi vlekcoucím a vlečeným plavidlem, zejména osvětlením vlečného lana, jak k tomu opravňuje Pravidlo 36.i)

18 Pravidlo 25(b)

Zaměnit údaj ”12 m” na ”20 m”.

19 Pravidlo 27(b) (úvod)

Slovo „minesweeping” ze zamění slovem ”mineclearance” v první větě. Vzhledem k tomu, obě slova se v češtině překládají jako „odminovací práce“, úprava se neprovádí, nemá význam.

20 Pravidlo 27(b)(iii)

Slova „stožárová světla“ se nahrazují slovy „stožárové světlo nebo světla”.

21 Pravidlo 27(c)

Se mění takto:

”(c) Plavidlo se strojním pohonem provádějící takovou vlečnou činnost, která toto vlečné plavidlo a jeho vleky podstatně omezují v provádění změny kursu musí, kromě světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 24 (a), vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavci (b) i) a ii) tohoto Pravidla.”

22 Pravidlo 27(d)

- Slova „odstavce (b)“ se nahrazují slovy "pododstavce (b)(i), (ii) a (iii)."

- vyškrtnutá se pododstavec (iii)

- existující pododstavec (iv) se přečíslovává na (iii) a mění se takto:

„(iii) je-li na kotvě, musí vystavovat světla nebo znaky předepsané v tomto odstavci místo světél

nebo znaků předepsaných Pravidlem 30."

23 Pravidlo 27(e)

Se mění takto:

" e) Jestliže rozměry plavidla provádějícího potápěčské práce prakticky neumožňují vystavovat všechna světla a znaky předepsané odstavcem (d) tohoto Pravidla, musí vystavovat:

i) tři kruhová světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní světlo musí být červené a prostřední světlo bílé;

ii) pevný štít představující vlajku "A" Mezinárodního kódu signálů o výšce nejméně 1 metr. Musí být provedena opatření zabezpečující kruhovou viditelnost tohoto signálu."

24 Pravidlo 27(f)

Se mění takto:

„Plavidlo provádějící odminovací práce musí, kromě světel předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem v Pravidle 23 nebo kromě světel nebo znaků předepsaných pro plavidlo na kotvě v Pravidle 30, vystavovat tři kruhová zelená světla nebo tři kulové znaky. Jedno z těchto světel nebo znaků musí být vystaveno v blízkosti vrcholu předního stožáru a zbývající dvě na koncích příčného ráhna tohoto stožáru. Tato světla nebo znaky označují, že je nebezpečné pro jiné plavidlo přiblížit se na vzdálenost 1000 m k plavidlu provádějícímu odminovací práce."

25 Pravidlo 27(g)

Se mění takto:

"(g) Plavidla kratší než 12 m, s výjimkou plavidel provádějících potápěčské práce, nejsou povinna vystavovat světla a znaky předepsané tímto Pravidlem".

26 Pravidlo 29(a)(iii)

Se mění takto:

"(a)(iii) je-li na kotvě, kromě světel předepsaných v pododstavci i), světlo, světla nebo znak předepsané Pravidlem 30 pro plavidla na kotvě."

27 Pravidlo 30(e)

Vymazává se výraz "nebo nasedlé" a výraz „znaky předepsané odstavci (a), (b) nebo (d) tohoto Pravidla“ se mění takto:

"znaky předepsané v odstavcích (a) a (b) tohoto Pravidla".

28 Pravidlo 30(f)

Přidává se nový odstavec:

"(f) Plavidlo kratší než 12 m, je-li nasedlé na dno, není povinno vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavcích (d) i) a ii) tohoto Pravidla".

29 Pravidlo 33(a)

V posledním řádku se slovo „požadované“ nahrazuje slovem „předepsané“.

30 Pravidlo 34(b)(iii)

Za slovo "Přílohy I" se doplňuje výraz „těchto Pravidel“.

31 Pravidlo 35(d)

Vkládá se nový odstavec (d) a stávající odstavce (d) až (i) se příslušně přechíslovávají na (e) až (j):

"(d) Plavidlo provádějící lov ryb, je-li na kotvě a plavidlo s omezenou manévrovací schopností provádějící svoji činnost na kotvě, musí místo signálů předepsaných odstavcem (g) těchto Pravidel, podávat signál předepsaný odstavcem (c) těchto Pravidel".

32 Pravidlo 36

Za existující text se přidává následující:

"Jakékoliv světlo sloužící k upoutání pozornosti jiného plavidla, musí být takového druhu, aby je nebylo možno omylem považovat za jakékoliv světlo sloužící k navigaci. Pro účely tohoto Pravidla je nutné se vyhnout použití přerušovaných světél nebo otáčivých světél vysoké intenzity jako jsou stroboskopová světla".

33 Pravidlo 37

Slovo „předepsané“ se nahrazuje slovem „popsané“.

34 Pravidlo 38

Vkládají se slova „k těmto Pravidlům“ za slova „Příloha I“ v odstavcích (d)(i), (e), (f) a za slova "Příloha III" v odstavci (g).

35 Pravidlo 38(h)

Vkládá se nový odstavec:

"(h) Změn v rozmístění kruhových světel vyplývajících z požadavku bodu 9 b), Přílohy I k těmto Pravidlům - stálé osvobození"

36 Příloha I, Část 1

Za stávající text definice se doplňuje následující text:

"Tato výška musí být měřena svisle dolů od instalovaného světla".

37 Příloha I, Část 2(e)

Se mění takto:

"(e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světel předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení nebo tlačení jiného plavidla musí být umístěno na tom samém místě buď jako přední stožárové světlo nebo jako zadní stožárové světlo; v případě, že je nesen na zadním stožáru, musí se nejnižší zářové světlo nacházet nejméně 4,5 m nad předním stožárovým světlem".

38 Příloha I, Část 2(f)

Se mění takto:

"(f)(i) Stožárové světlo nebo světla předepsaná Pravidlem 23(a) musí být umístěna tak, aby byla výrazně viditelná nad všemi jinými světly a překážkami s výjimkou jak je uvedeno v pododstavci (ii);

(ii) Je-li nesení kruhových světel předepsaných Pravidlem 27 (b)(i) nebo Pravidlem 28 pod stožárovými světly neproveditelné mohou být nesená nad zadním stožárovým světlem (světly) nebo vertikálně mezi předním stožárovým světlem (světly) a zadním stožárovým světlem (světly) za předpokladu, že v druhém případě musí vyhovovat požadavkům bodu 3(c) této Přílohy".

39 Příloha I, Část 2(i)(i)

Celý text pododstavce na předposledním řádku za slovem „požadovaných” se nahrazuje tímto textem:

”umístěno níže než 4 m nad tělesem lodi”.

40 Příloha I, Část 2(i)(ii)

Celý text pododstavce na předposledním řádku za slovem „požadovaných” se nahrazuje tímto textem:

”umístěno níže než 2 m nad tělesem lodi.”

- 41 Příloha I, Část 2(j)
Vyškrtává se slovo „rybářská“ před slovem „plavidlo“
- 42 Příloha I, Část 2(k)
Vkládá se text „předepsané v Pravidle 30(a)(i)” mezi slova „světla“ a „pokud jsou nesená dvě“.
Všechna slova za slovem „musí“ ve druhé větě slovy "být umístěna ve výšce nejméně 6 m nad trupem lodi.“
- 43 Příloha I, Část 3(b)
V prvním řádku se slova "na lodi" nahrazují slovy "na lodi s mechanickým pohonem"
- 44 Příloha I, Část 3(c)
Vkládá se nový odstavec
"(c) Jsou-li světla předepsaná v Pravidle 27 b) i) nebo Pravidle 28 nesená ve vertikále mezi předním stožárovým světlem (světly) a zadním stožárovým světlem (světly), potom tato kruhová světla musí být umístěna ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2 metry v příčném směru od osy plavidla“.
- 45 Příloha I, Část 5
Na prvním řádku se vkládá za slova „boční světla“ text „na lodích délky 20 m a více“ a dále se za první větou vkládá text:

„Na lodích kratších než 20 m musí být boční světla, je-li nutné aby vyhovovala požadavkům bodu 9 této Přílohy, vybavená bočními štíty natřenými černou matovou barvou“.
- 46 Příloha I, Část 8
Do poznámky na konci této části se vkládá další text: „Tohoto omezení nesmí být dosaženo pomocí nastavitelného ovládání svítivosti navigačních světel“.
"This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity".
- 47 Příloha I, Část 9(a)(i)
Slovo "must" se nahrazuje slovem "shall".
- 48 Příloha I, Section 9(a)(ii), poslední řádek
Za slovo „hranice“ se doplňuje sektoru“.
- 49 Příloha I, Část 9(b)
Mezi slova „světla“ a „která není třeba umísťovat“ se vkládá text „předepsaných v Pravidle 30“.
- 50 Příloha I, Část 10(a) a (b)
V úvodní větě Části 10(a) a (b) se vkládá před slova „elektrická světla“ slovo „instalovaná.“

51 Příloha I, Část 15

Se mění takto:

"Konstrukce světél a znaků, a umístění světél na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu státu, pod jehož vlajkou je toto plavidlo oprávněno plout."

52 Příloha III_f, Část 1(d)

Výraz Replace „4dB od hladiny zvukového tlaku“ výrazem „4dB od předepsané hladiny zvukového tlaku“ a výraz 10dB od hladiny zvukového tlaku“ výrazem „10dB od předepsané hladiny zvukového tlaku“

53 Příloha III, Část 2(a)

Výraz „1 m“ se nahrazuje spojením „ve vzdálenosti 1 m od něho“.

54 Příloha III, Část 2(b)

Druhá věta se mění následovně:

„Průměr spodní části zvonu musí být nejméně 300 mm pro lodi o délce 20 m a více a nejméně 200 mm pro lodi o délce 12 m a více avšak kratší než 20 m.“

55 Příloha III, Část 3

Výraz „stát pod jehož vlajkou je plavidlo registrováno“ výrazem „Stát, pod jehož vlajkou je plavidlo oprávněno plout“.

56 Pravidlo 35(b)

Oprava se týká francouzského znění proto se zde neuvádí.

OVĚŘENÁ KOPIE POTVRZUJE COPIE anglický a francouzský text Rezoluce A.464(XII), přijaté Shromážděním Mezivládní námořní konzultativní organizace 19 listopadu 1981 s přílohou obsahující 56 změn Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, originální text Rezoluce a Přílohy je uložen u Mezivládní námořní konzultativní organizace.

Jménem generálního tajemníka

Mezivládní námořní konzultativní organizace

V Londýně 5.I.1977

A handwritten signature in dark ink, reading "Thomas S. Fusha". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the left from the first letter.

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

REZOLUCE A.626(15)

přijatá 19. listopadu 1987

REZOLUCE A.626(15)
přijatá 19. listopadu 1987

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 o změnách Předpisů,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, přijaté na 53. a 54. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, o kterých byly informovány všechny členské státy Úmluvy v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu v platnost těchto změn,

- 1 PŘIJÍMÁ v souladu s odstavcem 3 Článku VI Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce,
- 2 ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu uvedených změn v platnost dne 19. listopadu 1989, pokud do 19. května 1988 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám,
- 3 ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí spolu s kopiemi všem členům Organizace,
- 4 VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 19. května 1988, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci.

PRÍLOHA

ZMĚNY ÚMLUVY O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

1 Pravidlo 1(e) – Plavidlo zvláštní konstrukce

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

"(e) V každém případě, kdy zainteresovaná vláda rozhodne, že plavidlo vzhledem ke své speciální konstrukci nebo účelu nemůže plně splňovat požadavky kteréhokoli z následujících Pravidel týkajících se počtu, umístění, dosahu viditelnosti a úhlu viditelnosti světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, aniž by byla narušena speciální funkce plavidla, musí toto plavidlo splňovat ostatní požadavky týkající se počtu, umístění, dosahu viditelnosti a úhlu viditelnosti světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, které se podle rozhodnutí vlády nejvíce přibližují těmto Pravidlům pro dané plavidlo."

2 Pravidlo 3(h) - plavidlo omezované svým ponorem

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

"(h) Výraz "plavidlo omezované svým ponorem" znamená plavidlo se strojním pohonem, které vzhledem k malému rozdílu mezi svým ponorem a danou hloubkou a šířkou splavné vody má podstatně omezenou schopnost měnit svůj směr plavby."

3 Nové Pravidlo 8(f) – Neztěžování průjezdu

Vkládá se následující nový odstavec (f) o znění:

"(f)(i) Plavidlo, které je podle jakéhokoliv z těchto Pravidel povinno neztěžovat průjezd nebo bezpečný průjezd jinému plavidlu musí, pokud to vyžadují okolnosti případu, provést včas takový manévry, aby ponechalo dostatek prostoru na moři k bezpečnému průjezdu jiného plavidla."

- (ii) Plavidlo, která je povinno neztěžovat průjezd nebo bezpečný průjezd jinému plavidlu, není zproštěno svých povinností ani pokud se přibližuje k jinému plavidlu tak, že to vyvolává nebezpečí srážky a musí, při provedení manévru, přihlédnout k požadavkům na manévr, který může být požadován Pravidly této části.
- (iii) Plavidlo, jehož průjezd nesmí být ztěžován, je povinno dodržovat Pravidla této části, jestliže se k sobě přibližují dvě plavidla takovým způsobem, že vzniká nebezpečí srážky."

4 Pravidlo 10(a) – Systémy rozdělené plavby přijaté Organizací

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

- (a) Tohoto Pravidla se používá při plavbě podle systémů rozdělené plavby přijatých Organizací a nezbavuje žádné plavidlo povinnosti dodržovat povinnosti stanovené jakýmkoliv jiným Pravidlem."

5 Pravidlo 10(c) – Křížení systému rozdělené plavby

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

- "(c) Plavidlo se musí, nakolik je to prakticky možné, vyvarovat křížení zón směrů plavby, ale je-li nuceno tak učinit, musí to provést pokud možno pod pravým úhlem na směr plavby."

6 Příloha I, Část 2(d) – Nejvýše nesené světlo

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

- "(d) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 12 m může nést nejvyšší světlo ve výšce menší než 2,5 m nad pažením. Avšak, je-li stožárové světlo nesené spolu s bočními světly a záďovým světlem, nebo bílým kruhovým světlem předepsaným v Pravidle 23 c) i) navíc k bočním světlům, pak toto stožárové světlo nebo bílé kruhové světlo musí být nesené nejméně o 1 m výše než boční světla."

7 Příloha I, Část 2(i)(ii) ~ Svislé rozestupy světél

Stávající text se nahrazuje následujícím zněním:

"(ii) na lodi kratší než 20 m musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 1 m a spodní z těchto světél nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno ve výšce, která není menší než 2 m nad pažením."

8 Příloha I, Část 10 – Světla plachetních plavidel

V Části 10(a):

V úvodu ze za výraz "plachetnicích" vkládá výraz "za plavby".

V Části 10(b):

V úvodu ze za výraz "plachetnicích" vkládá výraz "za plavby".

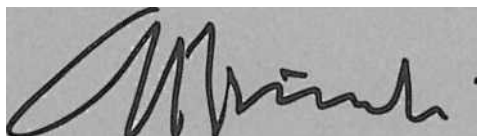
9 Příloha IV, nový odstavec l(o) – Tísňové signály

Vkládá se nový odstavec (o):

"(o) schválené signály vysílané radiokomunikačními systémy."

OVĚŘENÁ KOPIE POTVRZUJE COPIE anglický a francouzský text Rezoluce A.626(15), přijaté Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 19 listopadu 1987 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijatém v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka
Mezinárodní námořní organizace



V Londýně:

25. III. 1988

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

REZOLUCE A.678(16)

přijatá 19. října 1989

REZOLUCE A. 678(16)
přijatá 19. října 1989

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

SHROMÁŽDĚNÍ,

Připomínající článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 o změnách Předpisů,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, přijaté na padesátém sedmém zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, o kterých byly informovány všechny členské státy Úmluvy v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu v platnost těchto změn,

- 1 PŘIJÍMÁ v souladu s odstavcem 3 Článku VI Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce,
- 2 ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 19. dubna 1991, pokud do 19. dubna 1990 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám,
- 3 ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí spolu s kopiemi všem členům Organizace,
- 4 VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 19. dubna 1990, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci.

PŘÍLOHA
ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

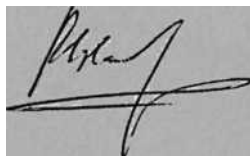
Pravidlo 10 – Systémy rozdělení plavby

Dosavadní znění odstavce (d) se nahrazuje následujícím textem

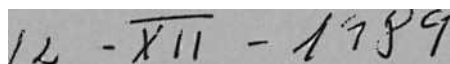
- "(d)(i) Plavidlo nesmí používat pobřežní plavební zónu, může-li se průjezd bezpečně uskutečnit v přilehlé zóně plavby systému rozdělení plavby, avšak plavidla o kratší než 20 m, plachetnice a plavidla provádějící lov ryb smějí pobřežní plavební zónu používat.
- (ii) Bez ohledu na ustanovení výše uvedeného pododstavce (d)(i) může plavidlo používat pobřežní plavební zónu, jestliže pluje do nebo z přístavu, k nebo od těžebního zařízení nebo konstrukce, lodivodské stanice nebo každého jiného místa umístěného uvnitř pobřežní plavební zóny, nebo za účelem uniknutí bezprostřednímu nebezpečí."

OVĚŘENÁ KOPIE POTVRZUJE anglický a francouzský text Rezoluce A.678(16), přijaté Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 19 listopadu 1989 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka
Mezinárodní námořní organizace



V Londýně 12.XII.1989



**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍSRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

REZOLUCE A.736(18)

přijatá 4. listopadu 1993

REZOLUCE A. 736(18)
přijata 4. listopadu 1993

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 o změnách Předpisů,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, přijaté na 61. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, o kterých byly informovány všechny členské státy Úmluvy v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu v platnost těchto změn,

- 1 PŘIJÍMÁ v souladu s odstavcem 3 Článku VI Úmluvy změny uvedené v příloze tohoto rezoluce,
- 2 ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 4. listopadu 1995, pokud do 4. května 1994 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám,
- 3 ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí,
- 4 VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 4. května 1994, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci.

PŘÍLOHA

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

- 1 Pravidlo 26 (b)(i): Škrtají se slova “plavidlo o délce kratší než 20 m může místo tohoto znaku vystavovat koš”.
- 2 Pravidlo 26 (c) (i) : Škrtají se slova “plavidlo o délce kratší než 20 m může místo tohoto znaku vystavovat koš”.
- 3 Pravidlo 26(d): se mění takto:
"(d) Dodatečné signály popsané v Příloze II těchto Pravidel se týkají plavidel provádějících lov ryb v blízkosti jiných plavidel provádějících také lov ryb."
- 4 Příloha I, část 3 – Horizontální umístění a odstupy světel: vkládá se nový odstavec (d) následujícího znění:
"(d) Je-li pro plavidlo se strojním pohonem předepsáno pouze jedno stožárové světlo, potom toto světlo musí být umístěno v přední části plavidla; plavidlo kratší než 20 m, nemusí toto světlo nést v přední části plavidla, musí je ale nést tak dalece vpředu jak je to jen možné."
- 5 Příloha I, část 9 – Horizontální sektory:
 - existující odstavec "(b)" se přečíslovává na "(b)(i)".
 - vkládá se nový pododstavec (b)(ii) následujícího znění:
"(b)(ii) Jestliže není možné splnit požadavky odstavce (b)(i) této části umístěním pouze jednoho kruhového světla, musí být použita dvě kruhová světla, která jsou tak umístěna nebo vzájemně zastíněna, že ze vzdálenosti 1 míle se jeví jako jedno světlo."
- 6 Příloha I, část 13 - Schválení:
se přeznačuje na "14. Schválení"; a vkládá se nová část 13 tohoto znění:
"13. Vysokorychlostní plavidlo
Stožárové světlo vysokorychlostního plavidla s poměrem délky ku šířce menším než 3.0 by mělo být umístěno ve výšce odpovídající poměru k šířce plavidla menšímu než je předepsáno v odstavci 2(a)(i) této Přílohy za předpokladu že úhel základny rovnoramenného trojúhelníku tvořeného bočními světly a stožárovým světlem, nebude menší než 27° při pohledu z výšky."

7 Příloha II, část 2 - Signály pro plavidla lovící vlečnými sítěmi:

úvodní věta odstavce (a) se mění na následující znění:

"(a) Plavidla o délce 20 m a delší provádějí lov vlečením, nezávisle na tom, používají-li lovného zařízení vlečené po dně nebo mořem, musejí vystavovat:"

úvodní věta odstavce (b) se mění na následující znění:

"(b) Každé plavidlo o délce 20 m a delší provádějící lov párovým vlečením, musí vystavovat:"

vkládá se nový odstavec (c) o znění:

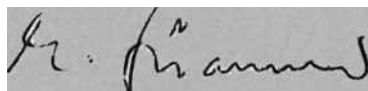
"(c) Plavidlo kratší než 20 m provádějící lov vlečením, používá-li lovné zařízení vlečené po dně nebo mořem, nebo provádějící párové vlečení může vystavovat odpovídající světla předepsaná v odstavcích (a) nebo (b) této části."

8 Příloha IV, pododstavec l(o): se mění následovně:

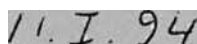
"(o) schválené signály přenášené pomocí radiokomunikačních systémů včetně radarových odpovídáčů záchranných prostředků (člunů)."

OVĚŘENÁ KOPIE POTVRZUJE anglický a francouzský text Rezoluce A.736(18), přijaté Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 4. listopadu 1993 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka
Mezinárodní námořní organizace



V Londýně dne



**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

REZOLUCE A.910(22)

přijatá 29. listopadu 2001

REZOLUCE A.910(22)
přijatá 29. listopadu 2001

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále jen „Úmluva“) o změnách Předpisů,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, 1972, přijaté na 73. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost a jejich sdělení všem členským státům Úmluvy v souladu s odst. 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu v platnost těchto změn,

1 PŘIJÍMÁ v souladu s odstavcem 3 Článku VI Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce;

2 ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 29. listopadu 2003, pokud do 29. května 2002 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám;

3 ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI Úmluvy předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí;

4 VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 29. května 2002, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci

PŘÍLOHA

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

1 Pravidlo 3

- Odstavec (a) se mění následovně:
 - (a) Výraz “plavidlo” zahrnuje všechny prostředky dopravy po vodě včetně bezvýtlačového plavidla, povrchových kluzáků a hydroplánů používané nebo způsobilé použití jako prostředek dopravy po vodě.
- Přidává se nový odstavec (m) o znění:
 - (m) Výraz “ekranoplán“ (letadlo využívající přízemního efektu) zahrnuje multifunkční dopravní prostředek, který se ve svém základním provozním módu vznáší těsně nad povrchem s využitím efektu blízkosti povrchu.

2 Pravidlo 8

- Odstavec (a) se mění následovně:
 - (a) Jakýkoliv manévr podniknutý pro odvrácení srážky musí být vykonán v souladu s Pravidly této části a, dovolují-li to okolnosti, být pozitivní, učiněný včas a musí odpovídat dobré námořní praxi.

3 Pravidlo 18

- Vkládá se nový odstavec (f) o znění:
 - (f) (i) Ekranoplán (letadlo využívající přízemního efektu) při startu, přistání a ve skluzu nad povrchem se musí držet stranou od ostatních plavidel a neomezovat je v plavbě;
 - (ii) Ekranoplán (letadlo využívající přízemního efektu) operující na vodní hladině se musí řídit těmito Pravidly jako by byl plavidlem s mechanickým pohonem.

4 Pravidlo 23

- Vkládá se nový odstavec (c) o znění a následně se přečíslovává:
 - (c) Ekranoplán (letadlo využívající přízemního efektu) během startu, přistání a letu nízko nad povrchem musí dodatečně ke světlům předepsaným v odstavci (a) tohoto Pravidla vystavit kruhové zábleskové světlo o vysoké intenzitě červené barvy.

5 Pravidlo 31

- Pravidlo 31 se mění následovně:

Nemůže-li hydroplán nebo “ekranoplán (letadlo využívající přízemního efektu) vystavovat světla nebo znaky svojí charakteristikou nebo umístěním odpovídající požadavkům, které jsou předepsány Pravidly této části, musí vystavovat světla nebo znaky, které by se svojí charakteristikou a umístěním přiblížily natolik k těmto požadavkům, nakolik je to možné.

6 Pravidlo 33

- Pravidlo 33(a) se mění následovně:

- (a) Plavidlo délky 12 m nebo delší musí být vybaveno sirénou, plavidlo o délce 20 m a delší musí být vybaveno kromě sirény navíc také zvonem, a plavidlo o délce 100 m a delší musí být navíc vybaveno gongem, jehož tón a zvuk nemůže být zaměněn za tón a zvuk zvonu. Siréna, zvon a gong musejí plně vyhovovat požadavkům Příloze III těchto Pravidel. Zvon nebo gong nebo oba mohou být nahrazeny jiným zařízením majícím tytéž odpovídající zvukové charakteristiky za předpokladu, že bude vždy možné podávat předepsané signály ručně.

7 Pravidlo 35

- Vkládá se nový odstavec (i) o následujícím znění a následně se přečíslovává:
 - (i) Plavidlo o délce 12 m a delší avšak kratší než 20 m nemusí podávat signály zvonem, jak je předepisují odstavce (g) a (h) tohoto Pravidla. Avšak jestliže je nepodává, musí podávat nějaký jiný účinný signál v intervalech ne delších než 2 minuty.

8 PŘÍLOHA I

Část 13 vysokorychlostní plavidlo*

- Stávající znění této části se mění následovně:
 - (a) Stožárové světlo vysokorychlostního plavidla může být umístěno ve výšce vztažené k šířce plavidla nižší, než předepisuje odstavec 2(a)(i) této Přílohy, za předpokladu, že úhel při základně rovnoramenného trojúhelníku tvořených bočními světly a stožárovým světlem při pohledu shora, nebude menší než 27°.
 - (b) Na vysokorychlostním plavidle o délce 50 m a delším, svislý rozestup mezi předním stožárovým světlem a světlem na hlavním stožáru 4,5 m jak požaduje odstavec 2(a)(ii) této Přílohy může být změněn za podmínky, že tento rozestup nebude menší než hodnota vypočítaná podle následujícího vzorce:

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

* Viz Mezinárodní předpis o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 1994 a Mezinárodní předpis o bezpečnosti vysokorychlostních plavidel, 2000.

kde: y je výška světla na hlavním stožáru nad výškou předního stožárového světla v metrech;
 a je výška předního stožárového světla nad vodní hladinou plavidla v jeho provozní poloze v metrech;
 Ψ "psi" je trim (podélný sklon plavidla) v jeho provozní poloze ve stupních;
 C je horizontální rozestup stožárových světel v metrech.

9 PŘÍLOHA III

Část 1 Sirény

Odstavec (a) se mění následovně:

(a) Frekvence a dosah slyšitelnosti

Základní kmitočet zvukového signálu se musí nacházet v rozsahu 70-700Hz. Dosah slyšitelnosti signálu sirény musí být určen takovými kmitočty, které mohou zahrnovat základní a jeden nebo více vyšších kmitočtů v rozmezí 180-700Hz (+/-1%) pro plavidla o délce 20 m a delší nebo v rozsahu 180-2100Hz (+/-1%) pro plavidla o délce kratší než 20 m, zabezpečující hladinu zvukového tlaku uvedeného níže v odstavci 1(c).

Odstavec (c) se mění následovně:

(c) Intenzita zvukového signálu a dosah slyšitelnosti

Siréna, již je plavidlo vybaveno musí generovat ve směru největší intensity zvuku a ve vzdálenosti 1 m od ní hladinu zvukového tlaku na úrovni nejméně 1/3 rozsahu oktávového pásma pro frekvence 180-700Hz (+/-1%) u plavidla o délce 20 m a delších, nebo u rozsahu 180-2100Hz (+/-1%) u plavidla o délce kratší než 20 m, hladinu zvukového tlaku ne menší než jsou odpovídající hodnoty v dále uvedené tabulce.

Délka plavidla v metrech	1/3 oktávového rozsahu ve vzdálenosti 1 m v dB vztaženo k $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Dosah slyšitelnosti v námořních mílích
200 a delší	143	2
75 avšak kratší než 200	138	1.5
20 avšak kratší než 75	130	1
kratší než 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

^{*1} Pokud leží měřená frekvence mezi 180-450Hz

^{*2} Pokud leží měřená frekvence mezi 450-800Hz

^{*3} Pokud leží měřená frekvence mezi 800-2100Hz

Část 2

Zvon nebo gong

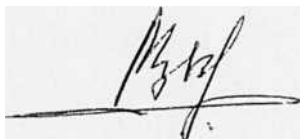
Odstavec (b) se mění následovně:

(b) *Konstrukce (provedení)*

Zvony a gongy musí být vyrobeny z nekorodujícího materiálu a vydávat čistý tón. Průměr spodní části zvonu nesmí být menší než 300 mm pro plavidla o délce 20 m a delší. Tam, kde je to prakticky proveditelné se doporučuje pro zajištění stále síly zvuku používat zvonu s mechanicky poháněným srdcem, ale přitom musí být zachována možnost ručního zvonění. Hmotnost srdce nesmí být menší než 3 % hmotnosti zvonu.

OVĚŘENÁ KOPIE anglického a francouzského textu Rezoluce A.910(22), přijatého Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 29. listopadu 2001 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka
Mezinárodní námořní organizace



V Londýně

17 VI 2002

J/8070 (E/F)

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

Rezoluce A.1004(25)

přijatá 29. listopadu 2007

REZOLUCE A.1004(25)

přijatá 29. listopadu 2007

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále jen “Úmluva”) o změnách Předpisů,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Předpisů pro zabránění srážkám na moři, 1972 přijaté 82. zasedání Výboru pro námořní bezpečnost, o kterých byly informovány všechny členské státy Úmluvy v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu těchto změn v platnost,

1. PŘIJÍMÁ v souladu s čl. VI odst. 3 Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce;
2. ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 1. prosince 2009, pokud do 1. června 2008 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám;
3. ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tuto rezoluci všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí;
4. VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 1. června 2008, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této Rezoluci v souladu s článkem VI odst. 4 Úmluvy.

PŘÍLOHA

ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972, VE ZNĚNÍ ZMĚN

Příloha IV

Tísňové signály

1. Následující signály, používané nebo vystavované buď společně, nebo odděleně, upozorňují na nouzi a potřebu pomoci:

- a) signál dělem nebo jinou výbušninou odpalovaný v intervalech asi jedné minuty;
- b) trvalý zvuk podávaný jakýmkoliv zařízením pro mlhové signály;
- c) rakety nebo granáty, vypouštějící červené hvězdy, odpalované jednotlivě v krátkých intervalech;
- d) signál podávaný jakýmkoliv způsobem signalizace, skládající se ze skupiny ...--- ... (SOS) v Morseově abecedě;
- e) radiotelefonně vysílaný signál sestávající z mluveného slova "Mayday";
- f) mezinárodní vlajkový signál tísně písmena N.C.;
- g) signál sestávající se ze čtvercové vlajky, která má nad nebo pod sebou kulový znak, nebo cokoli kouli podobné;
- h) plameny na lodi (např. hořící sud s dehtem, olejem atp.);
- i) padáková raketa nebo ruční pochoděň vydávající červené světlo;
- j) kouřový signál vydávající oranžově zbarvený dým;
- k) pomalé a opakované zvedání a spouštění rozpažených paží;
- l) tísňový poplachový signál podávaný pomocí selektivního digitálního volání (DSC) vysílaného na frekvencích:
 - (i) VHF kanálu 70, nebo
 - (ii) MF/HF frekvencích 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz, nebo 16804,5 kHz;
- m) tísňový poplachový signál ve směru loď–břeh vysílaný lodní stanicí Inmarsat nebo lodní stanicí jiného provozovatele pohyblivé družicové námořní služby;
- n) signály podávané prostřednictvím tísňových, místo - určujících radiobójí;
- o) schválené signály podávané pomocí radiokomunikačních systémů, včetně radarových odpovídačů záchranných prostředků (člunů).

2. Používání nebo vystavování jakýchkoli výše uvedených signálů pro jiné účely než pro upozornění na tíseň a potřebu pomoci a taktéž používání jiných signálů, které mohou být zaměněny s jakýmkoliv z výše uvedených signálů je zakázáno.

3. Je třeba též vzít v úvahu odpovídající části Mezinárodního signálního kódu, Mezinárodní letecké a námořní příručky pro pátrání a záchranu, Svazek III a následující signály:

- (a) oranžově zbarvená plachta s černým čtvercem a kruhem nebo jiným vhodným symbolem (pro identifikaci ze vzduchu);
- (b) barevná skvrna na vodě.

OVĚŘENÁ KOPIE anglického a francouzského textu Rezoluce A.1004(25), přijatého Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 29. listopadu 2007 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka
Mezinárodní námořní organizace



Londýn



**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

Rezoluce A.1085(28)

přijatá 4. prosince 2013

Rezoluce A.1085(28)
(přijata 4. prosince 2013)

**ZMĚNY ÚMLUVY O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972,**

SHROMÁŽDĚNÍ,

PŘIPOMÍNÁJÍCE článek VI Úmluvy o mezinárodních Předpisech pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále jen "Úmluva") o změnách Předpisů,

PŘIPOMÍNÁJÍCE ROVNĚŽ přijetí Předpisu pro implementaci nástrojů IMO Rezoluci A.1070(28) (III Code),

BEROUC E NA VĚDOMÍ že navrhované změny Úmluvy činí použití Předpisu pro implementaci nástrojů IMO závazným,

POSOUDIVŠE změny mezinárodních Předpisů pro zabránění srážkám na moři, 1972 přijaté 91. zasedáním Výboru pro námořní bezpečnost, o kterých byly informovány všechny členské státy Úmluvy v souladu s odstavcem 2 Článku VI této Úmluvy a také doporučení Výboru pro námořní bezpečnost týkající se vstupu těchto změn v platnost,

1. PŘIJÍMÁ v souladu s čl. VI odst. 3 Úmluvy změny uvedené v příloze této rezoluce;
2. ROZHODLO v souladu s odstavcem 4 Článku VI Úmluvy, o vstupu v platnost uvedených změn dne 1. ledna 2016, pokud do 1. července 2015 neoznámí více než jedna třetina smluvních stran, své námitky proti změnám,
3. URČILO, že podle nového pravidla 40 nové části F vždy, kde je v Předpisu pro implementaci nástrojů IMO (příloha k Rezoluci A.1070 (28)) použito slovo "mělo by" je třeba je číst jako "bude" s výjimkou bodů 29, 30, 31 a 32;
4. ŽÁDÁ generálního tajemníka, aby v souladu s odstavcem 3 Článku VI předal tyto změny všem smluvním stranám Úmluvy k přijetí; a
5. VYZÝVÁ smluvní strany, aby předložily jakékoli námitky proti změnám nejpozději do 1. července 2015, jinak budou poté změny považovány za vstupující v platnost, jak je stanoveno v této rezoluci.

Příloha

**ZMĚNY MEZINÁRODNÍCH PRAVIDEL PRO ZABRÁNĚNÍ
SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972, VE ZNĚNÍ ZMĚN**

Za stávající část E (Výjimky), se vkládá nová část F o následujícím znění:

ČÁST F

Ověřování souladu s požadavky Úmluvy

Pravidlo 39

Definice

- (a) *Audit* znamená systematický, nezávislý a dokumentovaný proces získání auditních podkladů a jejich objektivního hodnocení s cílem určit která auditní kritéria jsou plněna.
- (b) *Schéma auditu* znamená IMO schéma auditu členského státu ustanovené Organizací a beroucí do úvahy doporučení vypracovaná Organizací*.
- (c) *Předpis pro implementaci* znamená Předpis pro implementaci IMO nástrojů (III Code) přijatý Organizací rezolucí A.1070(28).
- (d) *Standard Audit* znamená Předpis pro implementaci.

Pravidlo 40

Použití

Smluvní strany se musejí řídit ustanoveními Předpisu pro implementaci při výkonu svých závazků a povinností obsažených v této Úmluvě.

Pravidlo 41

Ověřování souladu

- (a) Každá smluvní strana bude subjektem periodického auditu Organizace v souladu se standardem auditu k ověření plnění požadavků a implementace této Úmluvy.
- (b) Generální tajemník Organizace je odpovědný za administraci schématu auditu na základě doporučení vypracovaných Organizací*.
- (c) Každá smluvní strana je odpovědná za usnadnění provedení auditu a implementaci programu opatření k řešení nálezů na základě doporučení vypracovaných Organizací*.

- (d) Audit všech smluvních stran musí:
- (i) být založen na celkovém plánu vypracovaného Generálním tajemníkem Organizace, s přihlédnutím k doporučením vypracovaných Organizací; a
 - (ii) být prováděn v opakujícím se intervalu, s přihlédnutím k doporučením vypracovaných Organizací.

OVĚŘENÁ KOPIE textu Rezoluce A.1085(28), přijaté Shromážděním Mezinárodní námořní organizace 4. prosince 2013 s přílohou obsahující změny Úmluvy o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, ve znění změn, přijaté v souladu s Článkem VI Úmluvy, jejíž originální text je uložen u generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace.

Jménem generálního tajemníka Mezinárodní námořní organizace



V Londýně 30. června 2014

J/10874 (A/C/E/F/R/S)

**ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH
PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972**

ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍCH PRAVIDLECH PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

Zúčastněné strany Úmluvy,

PŘEJÍCE si zabezpečit vysokou úroveň bezpečnosti na moři,

DBAJÍCE nutnosti revize a obnovení mezinárodních Pravidel pro zabránění srážkám na moři, které tvořily přílohu k závěrečnému aktu Mezinárodní konference o bezpečnosti lidského života na moři, 1960,

POSOUDIVŠE výše uvedená Pravidla v duchu rozvoje dosaženého od jejich schválení,

DOHODLY SE takto:

ČLÁNEK I

Obecné povinnosti

Zúčastněné strany Úmluvy se zavazují řídit se Pravidly a jejich Přílohami, která představují mezinárodní Pravidla pro zabránění srážkám na moři, 1972 (dále jen "Pravidly"), která jsou přílohou této Úmluvy.

ČLÁNEK II

Podpis, ratifikace, přijetí, schválení a přistoupení

1. Úmluva bude otevřena k podpisu do 1. června 1973 a po tomto datu k přistoupení.

2. Členské státy Organizace spojených národů nebo některé z jejich specializovaných institucí nebo Mezinárodní agentura pro atomovou energii nebo účastníci Statutu Mezinárodního soudního dvora se mohou stát zúčastněnými stranami této Úmluvy:

(a) podpisem bez výhrady ratifikace, přijetí nebo schválení;

(b) podpisem s výhradou ratifikace, přijetí nebo schválení, po kterém budou následovat ratifikace, přijetí nebo schválení;

(c) přistoupením

3. Ratifikace, přijetí, schválení nebo přistoupení bude proveden uložením náležitého dokumentu u Mezivládní námořní poradní organizace (dále jen "Organizace"), která bude informovat vlády zemí, které podepsaly nebo přistoupily k této Úmluvě, o uložení každého takového dokumentu s uvedením data jeho uložení.

ČLÁNEK III

Územní příslušnost

1. Spojené národy, v případech, kdy vykonávají správu nad některým územím nebo jakákoli smluvní strana Úmluvy, jež je odpovědná za mezinárodní styky některého území, mohou kdykoli písemně oznámit Generálnímu tajemníkovi Organizace (dále jen "Generální tajemník"), že Úmluva se rozšiřuje na tato území.
2. Platnost této Úmluvy bude rozšířena na území uvedená v oznámení počínaje dnem doručení tohoto oznámení nebo jiným dnem v něm uvedeným.
3. Jakékoli oznámení provedené v souladu s odstavcem 1 tohoto Článku může být odvoláno v souvislosti s jakýmkoli územím v něm uvedeným a rozšíření této Úmluvy na toto území bude zrušeno po uplynutí jednoho roku nebo jiné delší doby, která může být uvedena při odvolání oznámení.
4. Generální tajemník vyrozumí všechny smluvní strany o oznámení jakéhokoli rozšíření nebo odvolání rozšíření Úmluvy, které bylo provedeno v souladu s tímto Článkem.

ČLÁNEK IV

Vstup v platnost

1. (a) Tato úmluva vstoupí v platnost za dvanáct měsíců ode dne, kdy se jejími zúčastněnými stranami stane nejméně 15 států, jejichž úhrnné loďstvo početně nebo tonáží bude tvořit 65% světového loďstva loděmi s hrubou prostorností 100 a více registrovaných tun, podle toho, která z těchto podmínek bude splněna dříve.

(b) Nezávisle od ustanovení v pododstavci a) Úmluva nevstoupí v platnost před 1. lednem 1976.
2. Pro státy, které ratifikovaly, přijaly, schválily nebo které přistoupily k této Úmluvě podle Článku II, po splnění ustanovení pododstavce 1 a) tohoto Článku, ale před vstupem v platnost Úmluvy, Úmluva nabude účinnosti dnem vstupu v platnost samotné Úmluvy.
3. Pro státy, které ratifikovaly, přijaly, schválily nebo které přistoupily k této Úmluvě po datu vstupu v platnost Úmluvy, Úmluva nabude účinnosti dnem uložení příslušného dokumentu v souladu s Článkem II.
4. Po datu vstupu v platnost libovolné změny této Úmluvy, v souladu s odstavcem 4 Článku VI, jakákoli ratifikace, přijetí, schválení nebo přistoupení k Úmluvě se vztahují na Úmluvu s touto změnou.
5. Dnem vstupu v platnost této Úmluvy Pravidla nahrazují a ruší mezinárodní Pravidla pro zabránění srážkám na moři, 1960.

6. Generální tajemník vyrozumí vlády států, které podepsaly nebo přistoupily k této Úmluvě o datu jejího vstupu v platnost.

ČLÁNEK V

Revize Úmluvy konferencí

1. Za účelem revize této Úmluvy, Pravidel nebo obou těchto dokumentů může být Organizací svolána konference.

2. Konference smluvních stran pro účel revize této Úmluvy, Pravidel nebo obou těchto dokumentů bude svolána Organizací na žádost nejméně jedné třetiny smluvních stran Úmluvy.

ČLÁNEK VI

Změny Pravidel.

1. Jakákoli změna Pravidel předložená smluvní stranou bude projednána v Organizaci na základě žádosti této strany.

2. Bude - li tato změna přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících ve Výboru pro námořní bezpečnost Organizace, musí být rozeslána Organizací všem smluvním stranám Úmluvy a všem členům Organizace nejméně šest měsíců před jejím projednáním Shromážděním Organizace. Jakákoli smluvní strana Úmluvy, která není členem Organizace, má právo být přítomna jednání Shromáždění Organizace, při kterém bude tato změna projednávána.

3. Změna, která byla přijata většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace, musí být rozeslána Generálním tajemníkem všem smluvním stranám k přijetí.

4. Tato změna vstoupí v platnost dnem, který bude určen Shromážděním Organizace při jejím schválení, v případě, že k dřívějšímu datu, které bude také určeno Shromážděním Organizace, neoznámí více jak jedna třetina smluvních stran Úmluvy svoje námitky ke změně. Data uvedená v tomto odstavci jsou určována a schvalována většinou dvou třetin přítomných a hlasujících na Shromáždění Organizace.

5. Jakákoli změna, po jejím vstupu v platnost nahrazuje předešlá ustanovení, kterých se týká, pro všechny smluvní stany Úmluvy, které neoznámily svoje námitky k této změně.

6. Generální tajemník vyrozumí všechny smluvní strany Úmluvy i všechny členské státy Organizace o jakékoli žádosti či prohlášení, které bylo učiněno podle tohoto Článku a o datu vstupu v platnost jakékoli změny.

ČLÁNEK VII

Výpověď

1. Tato Úmluva může být kdykoli vypovězena kteroukoli smluvní stranou po uplynutí lhůty pěti let ode dne, kdy Úmluva vstoupila v platnost pro tuto stranu.
2. Výpověď bude provedena uložením výpovědní listiny u Organizace. Generální tajemník informuje všechny smluvní stany o příjmu takovéto listiny s uvedením data jejího doručení.
3. Výpověď nabývá účinnosti po roce, kdy oznámení o výpovědi bylo doručeno nebo po uplynutí delší doby, která může být uvedena v listině o výpovědi.

ČLÁNEK VIII

Uložení a registrace Úmluvy

1. Tato Úmluva a Pravidla budou uloženy u Organizace a Generální tajemník rozešle jejich ověřené kopie všem vládám států, které tuto Úmluvu podepsaly nebo k ní přistoupily.
2. Po vstupu v platnost této Úmluvy bude její text zaslán Generálním tajemníkem sekretariátu Spojených národů k registraci a publikaci v souladu s Článkem 102 Charty Spojených národů.

ČLÁNEK IX

Jazykové znění

Tato Úmluva spolu s Pravidly je sepsána v jednom vyhotovení v jazyce anglickém a francouzském, přičemž obě znění mají stejnou platnost. Úřední překlad bude pořízen do ruského a španělského jazyka a uložen spolu s podepsaným originálem.

NA DŮKAZ TOHO, níže podepsaní, kteří k tomu byli řádně zmocněni svými vládami, podepsali tuto Úmluvu.

DÁNO V LONDÝNĚ dne dvacátého října tisícího devět set sedmdesátého druhého roku.

MEZINÁRODNÍ PRAVIDLA PRO ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM NA MOŘI, 1972

ČÁST A – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Pravidlo 1

Působnost

(a) Tato Pravidla se vztahují na všechna plavidla na volných mořích a na všech vodách s nimi spojených, po kterých mohou plout námořní plavidla.

(b) Nic z těchto Pravidel nesmí bránit v platnosti zvláštních pravidel vydaných odpovědnými orgány pro plavbu na rejdách, v přístavech, řekách, jezerech nebo na vnitrozemských vodních cestách spojených s volným mořem, po kterých mohou plout námořní lodě. Takováto zvláštní pravidla však musí být natolik shodná s následujícími Pravidly, nakolik jen to bude možné.

(c) Nic z těchto pravidel nesmí bránit v platnosti jakýchkoli zvláštních pravidel vydaných vládou kterékoli země a týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél, znaků nebo zvukových signálů válečných lodí a lodí v konvojích, nebo týkajících se dodatečných stacionárních nebo signálních světél nebo znaků rybářských lodí provádějících lov ryb ve flotile. Tato dodatečná stacionární nebo signální světla, znaky nebo zvukové signály musí být pokud možno takového druhu, aby je nebylo možno zaměnit za některá ze světél nebo signálů uvedených v těchto Pravidlech.

(d) Pro účel těchto Pravidel mohou být Organizací schváleny systémy rozdělené plavby.

(e) V každém případě, kdy zainteresovaná vláda rozhodne, že plavidlo vzhledem ke své speciální konstrukci nebo účelu nemůže plně splňovat podmínky kteréhokoli z následujících Pravidel týkajících se počtu, umístění, vzdálenosti a úhlu viditelnosti světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, aniž by byla narušena speciální funkce plavidla, musí toto plavidlo splňovat ostatní takové požadavky týkající se počtu, umístění, vzdálenosti a úhlu viditelnosti světél nebo znaků a také umístění a charakteristiky zvukových signálních zařízení, které se podle rozhodnutí vlády nejvíce přibližují těmto Pravidlům pro dané plavidlo.

Pravidlo 2

Odpovědnost

(a) Nic, co je uvedeno v těchto Pravidlech, neosvobozuje plavidlo, majitele, velitele nebo posádku od odpovědnosti za následky vzniklé neplněním těchto Pravidel nebo zanedbáním bezpečnostních opatření, jejichž dodržení žádá dobrá námořní praxe nebo zvláštní okolnosti daného případu.

(b) Při výkladu a použití těchto Pravidel je třeba brát v úvahu všechna nebezpečí plavby a nebezpečí srážky lodí a všechny zvláštní okolnosti včetně zvláštností lodí samých, které mohou vyvolat nutnost odstoupit od těchto Pravidel pro zabránění bezprostředního nebezpečí.

Pravidlo 3

Všeobecné definice

V následujících Pravidlech, s výjimkou, kdy je textem určeno jinak, znamená:

(a) Slovem "plavidlo" se rozumějí všechny vodní dopravní prostředky, včetně bezvýtlakových plavidel a hydroplánů, používaná nebo schopná použití jako prostředek dopravy po vodě;

(b) Výraz "plavidlo se strojním pohonem" znamená jakékoli plavidlo poháněné strojním zařízením;

(c) Výraz "plachetnice" znamená jakékoli plavidlo plující pod plachtami včetně lodi s mechanickým pohonem, jestliže tento není používán;

(d) Výraz "plavidlo provádějící lov ryb" znamená jakékoli plavidlo provádějící lov ryb sítěmi, udicemi, vlečnými sítěmi nebo jiným rybolovným zařízením, které omezuje jeho manévrovací schopnosti, ale nezahrnuje plavidlo provádějící lovení ryb udicemi s háčky nebo jiným rybolovným zařízením neomezujícím jeho manévrovací schopnosti;

(e) Slovem "hydroplán" se rozumí jakékoli letadlo schopné manévrování na vodě;

(f) Výraz "neovladatelné plavidlo" znamená plavidlo, které v důsledku jakýchkoli výjimečných okolností není schopno manévrovat tak, jak je požadováno těmito Pravidly a proto nemůže uvolnit cestu jiné lodi;

(g) Výraz "plavidlo s omezenou manévrovací schopností" znamená plavidlo, které je vzhledem k charakteru vykonávané práce omezeno v provádění manévru tak, jak je požadováno těmito Pravidly a proto nemůže uvolnit cestu jiné lodi.

Výraz "plavidlo s omezenou manévrovací schopností" musí zahrnovat následující plavidla:

(i) plavidlo provádějící umístování, obsluhu a odstraňování navigačního znaku, podmořského kabelu nebo potrubí;

(ii) plavidlo provádějící bagrovací, hydrografické nebo podmořské práce;

(iii) plavidlo provádějící za plavby doplňování zásob nebo přemísťování osob, překládku potravin nebo zboží;

(iv) plavidlo zajišťující start nebo vyzvednutí letadla;

(v) plavidlo provádějící odminovací práce;

- (vi) plavidlo provádějící takové vlečné operace, které podstatně omezují vlečné plavidlo a jeho vleč v jejich schopnosti měnit směr plavby;
- (h) Výraz "plavidlo omezené svým ponorem" znamená plavidlo se strojním pohonem, která vzhledem k malému rozdílu mezi svým ponorem a danou hloubkou splavné vody má podstatně omezenou schopnost měnit svůj směr plavby;
- (i) Slovo "za plavby" znamená, že plavidlo není zakotveno, není vyvázáno ke břehu, nebo není nasedlé na dno;
- (j) Slovo "délka" a "šířka" plavidla znamená jeho celkovou délku a největší šířku;
- (k) Plavidla se považují ve vzájemném dohledu pouze tehdy, může-li být jedno z nich vizuálně pozorováno z druhého;
- (l) Výraz "snížená dohlednost" znamená jakékoliv podmínky, ve kterých je dohlednost snížena mlhou, mlžným oparem, sněžením, silným deštěm, písečnou bouří, nebo jinými podobnými příčinami.

ČÁST B – PRAVIDLA PRO PLAVBU A MANÉVROVÁNÍ

KAPITOLA I – (Chování) Plavba lodí za jakýchkoliv podmínek dohlednosti

Pravidlo 4

Platnost

Pravidla této Kapitoly platí za jakýchkoliv podmínek dohlednosti.

Pravidlo 5

Pozorování

Každé plavidlo musí vést nepřetržité a zodpovědné vizuální a sluchové pozorování, dále pak pozorování pomocí všech dostupných prostředků podle převládajících okolností a podmínek tak, aby bylo možno plně zhodnotit situaci a nebezpečí srážky.

Pravidlo 6

Bezpečná rychlost

Každé plavidlo musí plout vždy bezpečnou rychlostí tak, aby mohlo učinit vhodná a účinná opatření k zabránění srážky a zastavit na vzdálenost odpovídající daným okolnostem a podmínkám.

Při určení bezpečné rychlosti je nutno brát v úvahu následující činitele:

(a) U všech plavidel

- (i) úroveň dohlednosti;
- (ii) hustotu provozu včetně soustředění rybářských či jiných plavidel;
- (iii) manévrovací schopnost plavidla, zvláště s ohledem na vzdálenost potřebnou k úplnému zastavení plavidla a schopnost zatáčení v daných podmínkách;
- (iv) v noci - přítomnost světelného pozadí pobřežních světél a rozptylu vlastních světél;
- (v) stav větru, moře a proudu a blízkost navigačního nebezpečí;
- (vi) ponor lodi ve vztahu k použitelné hloubce vody.

(b) Navíc, u lodí používajících radar:

- (i) charakteristiky, účinnost a omezení radarového vybavení;
- (ii) jakékoli omezení vyplývající z používané radarové stupnice vzdálenosti;
- (iii) vliv stavu moře, meteorologických faktorů a jiných zdrojů rušení na radarové pozorování;
- iv) možnost, že radar neukáže na dostatečnou vzdálenost malá plavidla, led či jiné plovoucí předměty;
- (v) množství, polohu a pohyb plavidel pozorovaných radarem;
- (vi) přesnější odhad viditelnosti, který je možno dostat radarovým určením vzdálenosti plavidel nebo jiných předmětů v blízkosti;

Pravidlo 7

Nebezpečí srážky

- (a) Každé plavidlo musí použít všech dostupných prostředků podle převládajících okolností a podmínek k určení existence nebezpečí srážky. Jsou-li pochybnosti o existenci nebezpečí srážky, je potřeba počítat s tím, že tato existuje.
- (b) Na plavidle vybaveném fungujícím radarovým vybavením musí toto být náležitě využito, včetně pozorování na stupnicích dalekého dosahu pro včasné získání informace o nebezpečí srážky a pro vedení grafického nebo jiného rovnocenného systematického pozorování zjištěných předmětů.
- (c) Závěry se nesmějí dělat na základě neúplných informací, zvláště pak neúplných radarových informací.
- (d) Při určování existence nebezpečí srážky je nutno brát v úvahu především následující činitele:
 - (i) nebezpečí srážky musí být pokládáno za jisté, nemění-li se výrazně kompasový náměr na přibližující se plavidlo;
 - (ii) nebezpečí srážky může někdy existovat i při výrazně se měnícím náměru, zvláště při sblížení se s velmi velkým plavidlem nebo vlekem nebo při sblížení se s plavidlem na malou vzdálenost.

Pravidlo 8

Činnost pro zabránění srážce

- (a) Jakýkoliv manévr podniknutý pro zabránění srážce, musí být vykonán v souladu s Pravidly této části a dovolují-li to okolnosti, musí být pozitivní, učiněný včas a musí odpovídat dobré námořní praxi.
- (b) Jakákoliv změna kursu a/nebo rychlosti podniknutá k zabránění srážky, dovolují-li to okolnosti, musí být dostatečně velká, aby mohla být snadno zjištěna druhým plavidlem, vedoucím pozorování vizuální nebo radarové; je třeba se vyvarovat řadě postupných malých změn kursu a/nebo rychlosti.
- (c) Je-li k dispozici dostatečně velká vodní plocha, pouze změna kursu může být nejefektivnějším manévrem pro zabránění přílišnému sblížení, za předpokladu, že byla provedena včas, je dostatečně velká a nevyvolává přílišné sblížení s jinými plavidly.
- (d) Manévr podniknutý pro zabránění srážky s jiným plavidlem musí být takový, aby se plavidla minula v bezpečné vzdálenosti. Efektivnost manévru je třeba pečlivě kontrolovat do té doby, dokud se obě plavidla úplně neminou a druhé plavidlo se nevzdálí.

(e) Je-li nutno zabránit srážce nebo získat více času k vyhodnocení situace, musí plavidlo snížit rychlost nebo zcela zastavit zastavením pohonu nebo použitím zpětného chodu pohonu.

Pravidlo 9

Úzké plavební dráhy

(a) Plavidlo plující úzkým průlivem nebo plavební dráhou se musí držet vnější strany průlivu nebo plavební dráhy, která leží na straně jejího pravoboku, a to tak blízko, jak je to bezpečné a prakticky možné.

(b) Plavidlo o délce menší než 20 m nebo plachetnice nesmí ztěžovat průjezd plavidlu, které může bezpečně plout pouze v hranicích úzkého průlivu nebo plavební dráhy.

(c) Plavidlo provádějící lov ryb nesmí ztěžovat průjezd jakéhokoli plavidla plujícího v hranicích úzkého průlivu nebo plavební dráhy.

(d) Plavidlo nesmí křížovat úzký průliv nebo plavební dráhu, jestliže tím ztěžuje pohyb plavidlu, které může bezpečně plout pouze v hranicích tohoto průlivu nebo plavební dráhy. Toto druhé plavidlo může použít zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (d) pochybuje-li o úmyslech křížujícího plavidla.

(e) (i) Předjíždění v úzkém průlivu nebo plavební dráze může být provedeno za předpokladu, že plavidlo předjížděné provede manévry dovolující bezpečné předjetí, plavidlo chystající se předjet musí oznámit svůj úmysl podáním odpovídajícího zvukového signálu předepsaného Pravidlem 34 (c)i). Předjížděné plavidlo musí, jestliže souhlasí s předjetím, podat odpovídající zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (c)ii) a provést takový manévr, který dovolí bezpečné předjetí. V případě, že předjížděné plavidlo pochybuje o bezpečném předjetí, může podat signály předepsané Pravidlem 34 d).

(ii) Toto Pravidlo neosvobozuje předjíždějící plavidlo od plnění požadavků Pravidla 13.

(f) Plavidlo přibližující se k zákrutu nebo k takovému úseku úzkého průlivu nebo plavební dráhy, kde mohou být jiná plavidla skryta za vystupujícími překážkami, musí plout se zvláštní pozorností a opatrností a podávat odpovídající zvukový signál předepsaný Pravidlem 34 (e).

(g) Jakékoliv plavidlo, dovolují-li to okolnosti, se musí vyhnout kotvení v úzkém průlivu.

Pravidlo 10

Systémy rozdělení plavby

(a) Tohoto Pravidla se používá při plavbě podle systémů rozdělené plavby přijatých Organizací.

(b) Plavidlo využívající systém rozdělené plavby musí:

(i) plout v daném zóně plavby směrem určeným pro danou zónu;

(ii) držet se, jak jen je to prakticky možné, stranou od rozdělující linie nebo středového pásma rozdělujícího zóny stanoveného směru plavby;

(iii) vjíždět nebo opouštět dané zóny směrů plavby v jejich koncových částech; opouští-li ji nebo vplouvá-li do ze strany, musí tak učinit pod co nejmenším úhlem k danému směru plavby, nakolik je to prakticky možné.

(c) Plavidlo se musí, nakolik je to prakticky možné, vyvarovat křížení zón plavby, ale je-li povinno tak učinit, musí to provést pokud možno pod pravým úhlem na směr plavby.

(d) Plavidlo nesmí používat pobřežní plavební zónu, může-li průjezd bezpečně uskutečnit v přilehlé zóně plavby systému rozdělení plavby.

(e) Plavidlo jiné než plavidlo, které křížuje zónu směru plavby, nesmí vplouvat do zóny rozdělujícího směry plavby nebo křížovat linii rozdělující směry plavby kromě:

(i) případu krajní nutnosti pro zabránění okamžitému nebezpečí;

(ii) provozování lovu ryb ve středovém pásmu rozdělujícím zóny stanoveného směru plavby.

(f) Plavidlo plující v blízkosti koncových částí systému rozdělené plavby musí plout se zvýšenou pozorností.

(g) Plavidlo se musí, je-li to prakticky možné, vyhnout kotvení v oblasti systému rozdělené plavby nebo v prostorech blízkých jeho koncových částí.

(h) Plavidlo nevyužívající systém rozdělené plavby se musí držet na dostatečně velké vzdálenosti od tohoto systému nakolik je to prakticky možné.

(i) Plavidlo provádějící lov ryb nesmí znesnadňovat pohyb jakékoli lodi plující v zóně stanoveného směru plavby.

(j) Plavidlo kratší než 20 m nebo plachetnice nesmí znesnadňovat pohyb lodí se strojním pohonem plujících v zóně stanoveného směru plavby.

KAPITOLA II - Plavba plavidel ve vzájemném dohledu

Pravidlo 11

Působnost

Pravidla této Kapitoly se vztahují na plavidla ve vzájemném dohledu.

Pravidlo 12

Plachetnice

(a) Přibližují-li se k sobě dvě plachetnice tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí jedna z nich uvolnit cestu druhé takto:

(i) má-li každá z nich vítr z jiné strany, pak plavidlo mající vítr z levé strany musí uvolnit cestu druhému;

(ii) mají-li obě vítr ze stejné strany, pak plavidlo, která je na návětrné straně musí uvolnit cestu plavidlu na závětrné straně;

(iii) jestliže plavidlo mající vítr z levé strany vidí druhé plavidlo z návětrné strany a nemůže přesně určit, z které strany má toto plavidlo vítr, musí mu uvolnit cestu;

(b) Pro účely tohoto Pravidla se za návětrnou stranu považuje strana protilehlá straně, na kterou je vyložena hlavní plachta, nebo u plachetnice s ráhnovým oplachtěním strana opačná straně, než na kterou je vyložena největší kosá podélná plachta.

Pravidlo 13

Předjíždění

(a) Bez ohledu na cokoli, co je obsaženo v těchto Pravidlech, každé plavidlo předjíždějící jiné plavidlo se musí držet mimo dráhu plavidla předjížděného.

(b) Plavidlo se bude považovat za předjíždějící, přibližuje-li se k druhému plavidlu z náměru, který je víc než $22,5^\circ$ za traversem, to je v takové poloze vzhledem k předjížděnému plavidlu, že by v noci mohlo vidět jen jeho záďové světlo a nemohlo by vidět ani jedno z jeho bočních světel.

(c) Jsou-li pochybnosti o tom, zda-li se má plavidlo považovat za plavidlo předjíždějící, musí se za něj považovat a jednat podle toho.

(d) Žádná následující změna náměru u těchto plavidel nemůže být důvodem k tomu, aby plavidlo předjíždějící bylo ve smyslu těchto Pravidel pokládáno za plavidlo křižující směr,

nebo aby bylo zbaveno povinnosti držet se v dostatečné vzdálenosti od předjížděného plavidla, dokud nebude předjížděné plavidlo předjeto a předjížděné plavidlo se od předjížděného bezpečně nevzdálí.

Pravidlo 14

Plavidla plující přímo proti sobě

(a) Přibližují-li se k sobě dvě plavidla se strojním pohonem na vstřícném nebo téměř vstřícném kursu tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí každé z nich změnit svůj směr plavby vpravo tak, aby míjelo druhé plavidlo po jeho levé straně.

(b) Taková situace nastává, pokud plavidlo vidí druhé plavidlo přímo nebo téměř přímo před sebou na svém kursu a v noci může vidět stožárová světla druhého plavidla na svislé linii nebo téměř na svislé linii a (nebo) obě boční světla této lodi a ve dne vidí druhé plavidlo z úhlu tomu odpovídajícímu.

(c) Jsou-li pochybnosti o existenci takové situace, je nutno počítat s tím, že existuje a jednat podle toho.

Pravidlo 15

Křižování

Jestliže se křižují kursy dvou plavidel se strojním pohonem tak, že vzniká nebezpečí srážky, musí plavidlo mající druhé plavidlo po své pravé straně uvolnit cestu tomuto plavidlu a přitom se musí, dovolují-li to okolnosti, vyvarovat křížení kursu před přídím druhého plavidla.

Pravidlo 16

Činnost plavidla uvolňující cestu

Každé plavidlo, které je podle povinnosti uvolnit cestu druhému plavidlu, musí, pokud je to možné, provést včasnou a podstatnou akci k bezpečnému minutí.

Pravidlo 17

Činnost plavidla, kterému je uvolňována cesta

(a) (i) Tam, kde jedno ze dvou plavidel musí uvolnit cestu, musí druhé udržovat svůj kurs a rychlost.

(ii) Avšak, zjistí-li toto druhá plavidlo, že plavidlo, povinné uvolnit cestu, nejedná v souladu s těmito Pravidly, může samo přijmout opatření pro zabránění srážce vlastním vhodným manévrem.

(b) Jestliže se z jakékoliv příčiny ocitne plavidlo, povinné udržovat svůj kurs a rychlost tak blízko druhému plavidlu, že srážce nemůže být zabráněno pouze akcí plavidla uvolňujícího cestu, pak toto plavidlo musí učinit vše pro odvrácení srážky.

(c) Plavidlo se strojním pohonem, které při křižování kursů jedná podle pododstavce (a) (ii) tohoto Pravidla tak, aby zabránilo srážce s jiným plavidlem se strojním pohonem, nemá, dovolují-li to okolnosti případu, měnit svůj kurs vlevo, nachází-li se druhé plavidlo po jeho levé straně.

(d) Toto Pravidlo neosvobozuje plavidlo, které je povinno uvolnit cestu, od plnění této povinnosti.

Pravidlo 18

Vzájemné povinnosti plavidel

Kromě povinností předepsaných Pravidly 9, 10 a 13 je požadováno:

(a) Plavidlo se strojním pohonem za plavby musí uvolnit cestu:

- (i) plavidlu, které není ovladatelné;
- (ii) plavidlu s omezenou manévrovací schopností;
- (iii) plavidlu, provádějícímu lov ryb;
- (iv) plachetnici.

(b) Plachetnice za plavby musí uvolnit cestu:

- (i) plavidlu, které není ovladatelné;
- (ii) plavidlu s omezenou manévrovací schopností;
- (iii) plavidlu, provádějícímu lov ryb.

(c) Plavidlo provádějící lov ryb za plavby musí, nakolik je to prakticky možné, uvolnit cestu:

- (i) plavidlu, které není ovladatelné;
- (ii) plavidlu s omezenou manévrovací schopností.

- (d) (i) Každé plavidlo kromě plavidla, které není ovladatelné nebo plavidla s omezenou manévrovací schopností nesmí, dovolují-li to okolnosti případu, bránit bezpečnému průjezdu plavidlu, které je omezováno svým ponorem a vystavuje signály podle Pravidla 28.
- (ii) Plavidlo omezované svým ponorem musí plout se zvláštní opatrností, majíc plně na zřeteli své speciální postavení.
- (e) Hydroplán na vodě se musí v zásadě držet stranou od všech plavidel a neztěžovat jejich plavbu. Avšak v případech, hrozí-li nebezpečí srážky, musí plnit Pravidla této části.

KAPITOLA III - Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

Pravidlo 19

Plavba plavidel v podmínkách snížené dohlednosti

- (a) Toto Pravidlo se týká plavidel, která nejsou ve vzájemném dohledu při plavbě v oblasti snížené dohlednosti či v její blízkosti.
- (b) Každé plavidlo musí plout bezpečnou rychlostí přizpůsobenou převažujícím podmínkám a okolnostem snížené dohlednosti. Plavidlo se strojním pohonem musí mít své stroje připraveny k okamžitému manévru.
- (c) Každé plavidlo musí při plnění Pravidel Kapitoly I této části pečlivě dbát na převažující podmínky a okolnosti snížené dohlednosti.
- (d) Plavidlo, které zjistí pouze pomocí radaru přítomnost jiného plavidla, musí určit, nevyvíjí-li se situace k přílišnému sblížení a/nebo zda neexistuje nebezpečí srážky. Je-li tomu tak, musí včas přijmout opatření k bezpečnému minutí a v případě, bude-li tímto opatřením změna kursu, musí se, bude-li to možné, vyvarovat:
- (i) změně kursu vlevo, nachází-li se druhé plavidlo před traversem a nejedná-li se o plavidlo předjížděné;
- (ii) změně kursu směrem k druhému plavidlu, nachází-li se toto na traversu nebo za traversem.
- (e) S výjimkou, kdy je zjištěno, že nehrozí nebezpečí srážky, každé plavidlo, které uslyší zjevně před svým traversem mlhový signál jiného plavidla, nebo které nemůže zabránit přílišnému sblížení s druhým plavidlem, nacházejícím se před traversem, musí snížit svou rychlost na minimální, při které může ještě udržovat svůj kurs. Musí, je-li to nutné, zastavit a v každém případě plout s největší opatrností, dokud nemine nebezpečí srážky.

ČÁST C – SVĚTLA A ZNAKY

Pravidlo 20

Působnost

- (a) Pravidla této části musí být dodržována za každého počasí
- (b) Pravidla týkající se světel musí být dodržována od západu do východu slunce a během této doby není dovoleno vystavovat jiná světla kromě takových, která nemohou být chybně považována za světla předepsaná těmito Pravidly, neoslabují jejich viditelnost či rozlišovací charakteristiku, nebo která by překážela v provádění náležitého pozorování.
- (c) Světla předepsaná těmito Pravidly, jsou-li nesena na lodi, musí být také vystavována od východu do západu slunce při snížené dohlednosti a mohou být vystavována za všech okolností, bude-li to uznáno za nutné.
- (d) Pravidla týkající se znaků musí být dodržována během dne.
- (e) Světla a znaky předepsané těmito Pravidly musí odpovídat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

Pravidlo 21

Definice

- (a) "Stožárové světlo" znamená bílé světlo umístěné nad podélnou osou lodi, viditelné bez přerušení v sektoru o úhlu 225° a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za travers na každé straně lodi.
- (b) "Boční světla" znamenají zelené světlo na pravém boku a červené světlo na levém boku; každé z těchto světel je viditelné bez přerušení v sektoru o úhlu $112,5^\circ$ a nastavené tak, že je viditelné od přímého směru vpřed do $22,5^\circ$ za travers toho kterého boku lodi. Na lodi kratší než 20 m mohou být boční světla zkombinována v jediné lampě umístěné nad podélnou osou lodi.
- (c) "Zádové světlo" znamená bílé světlo umístěné co nejbližší zádí lodi, nakolik je to prakticky možné, viditelné bez přerušení v sektoru o úhlu 135° a nastavené tak, že je viditelné v sektoru $67,5^\circ$ stupně od přímého směru vzad na každou stranu lodi.
- (d) "Remorkérové světlo" znamená žluté světlo se stejným rozsahem viditelnosti jako "zádové světlo" popsané v odstavci c) tohoto Pravidla.
- (e) "Kruhové světlo" znamená světlo viditelné bez přerušení po celém obzoru, tj. v úhlu 360° .

(f) "Zábleskové světlo" znamená světlo vysílající záblesky v pravidelných intervalech o frekvenci 120 a více záblesků za minutu.

Pravidlo 22

Dohlednost světel

Světla předepsaná těmito Pravidly musí mít intenzitu stanovenou v části 8 Přílohy I těchto Pravidel takovou, aby byla viditelná do následující minimální vzdálenosti:

(a) Na lodích délky 50 m a více:

- stožárové světlo 6 mil;
- boční světlo 3 míle;
- záďové světlo 3 míle;
- remorkérové světlo 3 míle;
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 3 míle.

(b) Na lodích délky 12 m a více, ale kratších než 50 m

- stožárové světlo 5 mil, je-li délka lodi menší než 20 m 3 míle;
- boční světlo 2 míle;
- záďové světlo 2 míle;
- remorkérové světlo 2 míle;
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 2 míle.

(c) Na lodích kratších než 12 m

- stožárové světlo 2 míle;
- boční světlo 1 míle;
- záďové světlo 2 míle;
- remorkérové světlo 2 míle;
- bílé, červené, zelené nebo žluté kruhové světlo 2 míle.

Pravidlo 23

Plavidlo se strojním pohonem za plavby

(a) Plavidlo se strojním pohonem za plavby musí vystavovat:

- i) přední stožárové světlo;
- ii) druhé stožárové světlo umístěné za a výš než světlo přední; plavidlo kratší než 50 m nemusí, ale může vystavovat toto světlo;
- iii) boční světla;
- iv) záďové světlo.

(b) Plavidlo na vzduchovém polštáři nacházející se v nevýtlačném modu musí kromě světél předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavovat žluté zábleskové světlo.

(c) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 7 m, jehož maximální rychlost nepřesahuje 7 uzlů, může místo světél předepsaných odstavcem (a) těchto Pravidel, vystavit bílé kruhové světlo a musí, je-li to proveditelné, vystavit také boční světla.

Pravidlo 24

Vlečení a tlačení

(a) Plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení, musí vystavovat:

- (i) místo světla předepsaného Pravidlem 23 (a) i) dvě stožárová světla umístěná svisle nad sebou. Je-li délka vleku měřená od záď vlekoucího plavidla k zadnímu konci vleku větší než 200 m, tři taková světla svisle nad sebou;
- (ii) boční světla;
- (iii) záďové světlo;
- (iv) remorkérové světlo umístěné svisle nad záďovým světlem;
- (v) pokud přesahuje délka vleku 200 m, dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě.

(b) Jsou-li tlačné a tlačené plavidlo pevně spojeny v jednu pevně spojenou tlačnou soupravu, musí být tato plavidla pokládána za jediné plavidlo se strojním pohonem a musí vystavovat světla předepsaná Pravidlem 23.

(c) Plavidlo se strojním pohonem tlačící vpřed či vlekoucí při svém boku druhé plavidlo, není-li součástí pevně spojené tlačné soupravy, musí vystavovat:

(i) místo světla předepsaného Pravidlem 23 (a) i) dvě stožárová světla umístěná svisle nad sebou;

(ii) boční světla;

(iii) zád'ové světlo.

(d) Plavidlo se strojním pohonem, na které se vztahují odstavce (a) a (c) tohoto Pravidla musí rovněž splňovat Pravidlo 23 (a) (ii).

(e) Plavidlo nebo objekt, který je vlečen, musí vystavovat:

(i) boční světla;

(ii) zád'ové světlo;

(iii) dvoukuželový znak na nejlépe viditelném místě, přesahuje-li délka vleku 200 m.

(f) Za předpokladu, že libovolné množství bočně vlečených nebo tlačенých plavidel tvořících soupravu bude osvětleno jako jedno plavidlo,

(i) plavidlo tlačенé vpředu, které není součástí pevně spojené soupravy, musí vystavovat ve své přední části boční světla;

(ii) plavidlo vlečené při boku musí vystavovat zád'ové světlo a ve své přední části boční světla.

(g) Nemůže-li vlečené plavidlo nebo předmět z jakékoliv vážné příčiny vystavovat světla nebo znaky předepsané odstavcem (e) tohoto Pravidla, musí být přijata veškerá opatření k osvětlení vlečeného plavidla nebo předmětu nebo alespoň upozornit na přítomnost takového plavidla nebo předmětu.

Pravidlo 25

Plachetnice a veslice za plavby

(a) Plachetnice za plavby musí vystavovat:

(i) boční světla;

(ii) zád'ové světlo.

(b) Na plachetnici kratší než 12 m světla předepsaná odstavcem (a) tohoto Pravidla mohou být zkombinována v jediné lampě nesené na nebo v blízkosti vrcholu stožáru na nejlépe viditelném místě.

(c) Plachetnice za plavby může kromě světel předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla vystavovat na nebo v blízkosti vrcholu stěžně na nejlépe viditelném místě dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou tak, že vrchní světlo je červené a spodní zelené. Tato světla však nelze vystavovat spolu s kombinovanou lampou povolenou v souladu s odstavcem (b) tohoto Pravidla.

(d) (i) Plachetnice kratší než 7 m musí, je-li to prakticky možné, vystavovat světla předepsaná odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla, ale jestli tak nečiní, musí mít přípravu k použití elektrickou svítilnu nebo rozsvícenou lampu s bílým světlem, která musí být vystavena v době dostatečné k zabránění srážky;

(ii) Veslice může vystavovat světla předepsaná tímto Pravidlem pro plachetnice, ale jestli tak nečiní, musí mít přípravu k použití elektrickou svítilnu nebo rozsvícenou lampu s bílým světlem, která musí být vystavena v době dostatečné k zabránění srážky.

(e) Plavidlo plující pod plachtami a používající současně strojní pohon, musí vystavovat vpředu na nejlépe viditelném místě kuželový znak vrcholem dolů.

Pravidlo 26

Rybářské lodě

(a) Plavidlo provádějící lov ryb musí, ať za plavby nebo na kotvě, vystavovat pouze světla a znaky předepsané tímto Pravidlem.

(b) Plavidlo provádějící lov vlečením sítě nebo jiného lovného zařízení vodou musí vystavovat:

(i) dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, z nichž vrchní světlo je zelené a spodní bílé, nebo znak sestávající z dvou kuželů, které jsou položeny svisle nad sebou vrcholy k sobě; plavidlo kratší než 20 m může místo tohoto znaku vystavovat koš;

(ii) stožárové světlo za a výše zeleného kruhového světla; plavidlo kratší 50 m nemusí, ale může vystavit toto světlo;

(iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světel předepsaných tímto odstavcem, boční světla a záďové světlo.

(c) Plavidlo provádějící lov ryb jinak než vlečnou sítí musí vystavovat:

(i) dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, z nichž vrchní světlo je červené a spodní bílé, nebo znak sestávající z dvou kuželů, které jsou položeny svisle nad sebou vrcholy k sobě; loď kratší než 20 m mohou místo tohoto znaku vystavovat koš;

(ii) rozprostírá-li se vypuštěné lovné zařízení na více než 150 m vodorovně od plavidla - kruhové bílé světlo nebo kuželový znak vrcholem nahoru ve směru lovného zařízení;

(iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných tímto odstavcem, boční světla a záďové světlo.

(d) Plavidlo provádějící lov ryb v blízkosti jiných plavidel provádějících rovněž lov ryb, může vystavovat dodatečné signály popsané v Příloze II těchto Pravidel.

(e) Plavidlo neprovádějící lov ryb nesmí vystavovat světla nebo znaky předepsané tímto Pravidlem, ale pouze ty, které jsou předepsány pro plavidlo odpovídající délky.

Pravidlo 27

Neovladatelné lodě nebo lodě s omezenou manévrovací schopností

(a) Neovladatelné plavidlo musí vystavovat:

(i) dvě kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě;

(ii) dva kulové znaky nebo podobné znaky umístěné svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě;

(iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných tímto odstavcem, boční světla a záďové světlo.

(b) Plavidlo s omezenou manévrovací schopností, s výjimkou lodě provádějící odminovací práce, musí vystavovat:

(i) tři kruhová světla umístěná svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní světlo musí být červené a prostřední světlo bílé;

(ii) tři znaky umístěné svisle nad sebou na nejlépe viditelném místě. Vrchní a spodní z těchto znaků musí být koule a střední znak dvoukuželového tvaru;

(iii) pohybuje-li se vzhledem k vodě, kromě světél předepsaných pododstavcem (i) stožárová světla, boční světla a záďové světlo;

(iv) je-li na kotvě, kromě světél nebo znaků předepsaných pododstavci (i) a (ii) světlo, světla nebo znaky předepsané Pravidlem 30.

c) Plavidlo se strojním pohonem provádějící takovou vlečnou činnost, která toto vlečné plavidlo podstatně omezuje v provádění změny kursu, musí, kromě světél nebo znaků předepsaných v pododstavci (b) (i) a (ii) tohoto Pravidla, vystavovat světla nebo znaky předepsané Pravidlem 24 (a).

(d) Plavidlo provádějící bagrovací nebo podmořské práce a mající omezenou manévrovací schopnost musí vystavovat světla a znaky předepsané v pododstavci (b) tohoto Pravidla a kromě toho musí, existuje-li v její blízkosti plavební překážka, vystavovat:

(i) dvě kruhová červená světla nebo dva kulové znaky umístěné svisle nad sebou k určení strany výskytu překážky;

(ii) dvě kruhová zelená světla nebo dva dvoukuželové znaky umístěné svisle nad sebou k určení strany po které může plout jiná plavidlo.

(iii) pohybuje-li se vůči vodě, musí v doplnění ke světlům předepsaným tímto odstavcem vystavovat stožárová světla, boční světla a záďové světlo;

(iv) plavidlo na něž se vztahuje tento odstavec. je-li na kotvě, musí vystavovat světla nebo znaky předepsané v pododstavci (i) a (ii) místo tomto odstavci místo světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 30.

(e) Jestliže rozměry plavidla provádějícího potápěčské práce prakticky neumožňují vystavovat všechna světla a znaky předepsané odstavcem (d) tohoto Pravidla, musí vystavovat pevný štít představující vlajku "A" Mezinárodního kódu signálů o výšce nejméně 1 m. Musí být provedena opatření zabezpečující kruhovou viditelnost tohoto signálu.

(f) Plavidlo provádějící odminovací práce musí, kromě světél předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem v Pravidle 23 nebo kromě světél nebo znaků předepsaných pro plavidlo na kotvě v Pravidle 30, vystavovat tři kruhová zelená světla nebo tři kulové znaky. Jedno z těchto světél nebo znaků musí být vystaveno v blízkosti vrcholu předního stožáru a zbývající dvě na koncích příčného ráhna tohoto stožáru. Tato světla nebo znaky označují, že je nebezpečné pro jiné plavidlo přiblížit se na vzdálenost menší než 1000 m za záď nebo menší než 500 m po bocích k plavidlu provádějícímu odminovací práce.

(g) Plavidla kratší než 7 m, nejsou povinna vystavovat světla a znaky předepsané tímto Pravidlem.

(h) Signály předepsané tímto Pravidlem nejsou signály plavidel v tísní, vyžadujících pomoc. Takové signály jsou obsaženy v Příloze IV k těmto Pravidlům.

Pravidlo 28

Plavidla omezovaná svým ponorem

Plavidlo omezované svým ponorem může kromě světél předepsaných pro lodi se strojním pohonem v Pravidle 23 vystavovat na nejlépe viditelném místě tři kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou nebo válcový znak.

Pravidlo 29

Lodivodská plavidla

(a) Plavidlo konající lodivodskou službu musí vystavovat:

- (i) na nebo v blízkosti vrcholu stožáru dvě kruhová světla umístěná svisle nad sebou, vrchní světlo bílé a spodní světlo červené;
- (ii) za plavby kromě toho boční světla a zád'ové světlo;
- (iii) je-li na kotvě, kromě světél předepsaných v pododstavci i), kotevní světlo, světla nebo znak.

(b) Lodivodské plavidlo neprovádějící lodivodskou službu musí vystavovat světla nebo znaky předepsané pro podobné plavidlo stejné velikosti.

Pravidlo 30

Zakotvená plavidla a plavidla nasedlá na dno

(a) Plavidlo, které je na kotvě musí vystavovat na nejlépe viditelném místě:

- (i) v přední části lodi kruhové bílé světlo nebo jeden kulový znak;
- (ii) na, nebo v blízkosti zádě lodi a níže než světlo předepsané pododstavcem i) kruhové bílé světlo.

(b) Plavidlo kratší než 50 m může vystavovat na nejlépe viditelném místě kruhové bílé světlo namísto světél předepsaných odstavcem (a) tohoto Pravidla.

(c) Plavidlo, které je na kotvě, může a plavidlo délky 100 m a delší musí též použít pracovní nebo jiná podobná světla k osvětlení svých palub.

(d) Plavidlo nasedlé na dno musí vystavovat světla předepsaná v odstavcích (a) nebo (b) tohoto Pravidla a mimo to na nejlépe viditelném místě:

- (i) dvě kruhová červená světla umístěná svisle nad sebou;
- (ii) tři kulové znaky umístěné svisle nad sebou.

(e) Plavidlo kratší než 7 m, je-li na kotvě nebo nasedlé a nenachází se v, nebo poblíž úzkého průlivu, plavební dráhy nebo kotviště, a nebo v místech, kde proplouvají obvykle jiné lodi, není povinno vystavovat světla nebo znaky předepsané v odstavcích (a), (b) nebo (d) tohoto Pravidla.

Pravidlo 31

Hydroplány

Nemůže-li hydroplán vystavovat světla nebo znaky svojí charakteristikou nebo umístěním odpovídající požadavkům, která jsou předepsána Pravidly této části, musí vystavovat světla nebo znaky, které by se svou charakteristikou a umístěním přiblížily natolik k těmto požadavkům, nakolik je to možné.

ČÁST D – ZVUKOVÉ A SVĚTELNÉ SIGNÁLY

Pravidlo 32

Definice

- (a) Slovem "siréna" se rozumí jakékoliv zvukové signální zařízení, které je schopné vydávat předepsané tóny odpovídající požadavkům Přílohy III těchto Pravidel.
- (b) Výraz "krátký tón" označuje tón trvající asi jednu vteřinu.
- (c) Výraz "prodloužený tón" označuje tón trvající od čtyř do šesti vteřin.

Pravidlo 33

Zařízení k podávání zvukových signálů

- (a) Plavidlo délky 12 m a delší musí být vybaveno sirénou a zvonem, plavidlo délky 100 m a delší musí být kromě toho navíc vybaveno gongem, jehož tón a zvuk nemůže být zaměněn za tón a zvuk zvonu. Siréna, zvon a gong musí plně vyhovovat požadavkům Přílohy III těchto Pravidel. Zvon nebo gong nebo oba mohou být nahrazeny jiným zařízením majícím tytéž odpovídající zvukové charakteristiky za předpokladu, že bude vždy možné podávat předepsané signály ručně.
- (b) Plavidlo kratší než 12 m není povinno nést zvuková signální zařízení předepsaná odstavcem (a) tohoto Pravidla, ale jestliže je nenes, musí být vybaveno jinými prostředky pro podávání účinného zvukového signálu.

Pravidlo 34

Manévrové a výstražné signály

- (a) Jsou-li plavidla ve vzájemném dohledu, pak plavidlo se strojním pohonem za plavby

v případě, že manévruje, jak je dovoleno nebo vyžadováno těmito Pravidly, musí oznámit tento manévr následujícími signály své sirény:

- jeden krátký tón znamená - "měním svůj kurs vpravo";
- dva krátké tóny znamenají - "měním svůj kurs vlevo";
- tři krátké tóny znamenají - "moje stroje pracují na zpětný chod".

(b) Jakákoliv plavidlo může doplnit zvukové signály předepsané odstavcem (a) tohoto Pravidla světelnými signály přiměřeně opakovanými po celou dobu prováděného manévru:

(i) tyto světelné signály budou mít následující význam:

- jeden záblesk znamená - "měním svůj kurs vpravo"
- dva záblesky znamenají - "měním svůj kurs vlevo"
- tři záblesky znamenají - "moje stroje pracují na zpětný chod"

(ii) trvání každého záblesku musí být asi jednu sekundu, interval mezi záblesky musí být asi jednu sekundu a interval mezi za sebou jdoucími signály nesmí být menší než deset sekund.

(iii) světlo používané pro tento signál musí být, je-li instalováno, kruhové bílé světlo, viditelné na minimální vzdálenost 5 mil a musí zcela vyhovovat požadavkům Přílohy I těchto Pravidel.

(c) Jsou-li ve vzájemném dohledu plavidla nacházející se v úzkém průlivu nebo plavební dráze:

(i) plavidlo chystající se předjet jiné plavidlo v souladu s Pravidlem 9 (e) (i), musí oznámit svůj záměr následujícími signály své sirény:

- dva prodloužené tóny, po kterých následuje jeden krátký tón, znamená "zamýšlím vás předjet po vaší pravé straně";
- dva prodloužené tóny, po kterých následují dva krátké tóny, znamená "zamýšlím vás předjet po vaší levé straně";

(ii) plavidlo, které má být předjeto musí, v souladu s Pravidlem 9 e) i), potvrdit svůj souhlas následujícím signálem své sirény:

- jeden prodloužený, jeden krátký, jeden prodloužený a jeden krátký tón

(d) Přibližují-li se k sobě plavidla ve vzájemném dohledu a jedno z nich z jakékoliv příčiny nemůže pochopit záměry nebo činnost druhého plavidla, nebo pochybuje o tom, podniká-li druhá plavidlo dostačující akci pro zabránění srážky, musí toto plavidlo okamžitě oznámit své

pochybnosti nejméně pěti, rychle za sebou jdoucími krátkými tóny sirénou. Takový signál může být doplněn světelným signálem skládajícím se nejméně z pěti krátkých, rychle po sobě jdoucích záblesků.

(e) Plavidlo přibližující se k zákrutu nebo k takovému místu průlivu nebo plavební dráhy, kde jiná plavidla mohou být skryta za vystupujícími překážkami, musí podat jeden prodloužený tón. Na takový signál musí jakékoliv přibližující se plavidlo skryté za zákrutem nebo vystupující překážkou odpovědět též jedním prodlouženým tónem.

(f) Jsou-li na lodi sirény umístěny ve vzdálenosti větší než 100 m od sebe, musí se k podávání manévrových a výstražných signálů používat pouze jedna siréna.

Pravidlo 35

Zvukové signály při omezené dohlednosti

V oblasti omezené dohlednosti nebo v její blízkosti, ve dne či v noci, musí být signály předepsané tímto Pravidlem podávány takto:

(a) Plavidlo se strojním pohonem pohybující se vzhledem k vodě musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty jeden prodloužený tón.

(b) Plavidlo se strojním pohonem za plavby, ale zastavené a nepohybující se vzhledem k vodě, musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty dva prodloužené tóny, mezi nimiž je interval asi dvě sekundy.

(c) Neovladatelné plavidlo, plavidlo s omezenou manévrovací schopností, plavidlo omezované svým ponorem, plachetnice, plavidlo provádějící lov ryb a plavidlo provádějící vlečení nebo tlačení jiné lodi musí místo signálů předepsaných odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla podávat v intervalech kratších než dvě minuty, tři po sobě jdoucí tóny - jeden prodloužený tón, po kterém následují dva krátké tóny.

(d) Vlečené plavidlo, nebo je-li vlečeno více než jedno plavidlo, tak poslední plavidlo vleku, má-li posádku, musí podávat v intervalech kratších než dvě minuty čtyři po sobě jdoucí tóny - jeden prodloužený tón, po kterém následují tři krátké tóny. Je-li to proveditelné, musí tento signál následovat ihned po signálu z vlečného plavidla.

(e) Jsou-li tlačná a tlačená plavidla pevně spojena v jednu tlačnou soupravu musí být tato plavidla pokládána za plavidlo se strojním pohonem a musí podávat signály předepsané odstavcem (a) nebo (b) tohoto Pravidla.

(f) Zakotvené plavidlo musí v intervalech kratších než jedna minuta rychle zvonit na zvon po dobu asi pěti sekund. Na lodi délky 100 m a delší musí být zvoněno na zvon v přední části lodi a okamžitě po tomto zvonění musí následovat rychlé údery na gong po dobu asi 5 sekund ze zadní části lodi. Zakotvené plavidlo může kromě toho podávat tři po sobě jdoucí tóny - jeden krátký, jeden prodloužený a jeden krátký tón, aby upozornilo na svou polohu a na možnost srážky přibližující se plavidlo.

(g) Plavidlo nasedlé na dno musí podávat signály zvonem a je-li to požadováno, i signály gongem předepsané odstavcem (g) tohoto Pravidla a musí kromě toho podávat tři oddělené a výrazné údery na zvon bezprostředně před a po rychlém zvonění. Plavidlo nasedlé na dno může kromě toho podávat odpovídající signál sirénou.

(h) Plavidlo o délce větší než 12 m avšak kratší než 20 m nemusí podávat signály zvonem, jak je předepisují odstavce (g) a (h) tohoto Pravidla. Avšak jestliže je nepodává, musí podávat nějaký jiný účinný signál v intervalech ne delších než 2 minuty.

(i) Lodivodské plavidlo, provádí-li lodivodskou službu, na doplnění signálů předepsaných odstavci (a), (b) nebo (f) tohoto Pravidla podávat zvukový signál označující jeho totožnost sestávající ze čtyř krátkých tónů.

Pravidlo 36

Signály pro upoutání pozornosti

Jakékoliv plavidlo, chce-li upoutat pozornost jiného plavidla, může podávat světelné nebo zvukové signály takové, které nemohou být omylem považovány za jakýkoliv signál požadovaný těmito Pravidly, nebo může namířit světlo reflektoru směrem k nebezpečí, avšak takovým způsobem, aby to nevadilo ostatním lodím.

Pravidlo 37

Tísňové signály

Jestliže je plavidlo v tísni a vyžaduje pomoc, musí použít nebo vystavit signály předepsané Přílohou IV těchto Pravidel.

ČÁST E - VÝJIMKY

Pravidlo 38

Výjimky

Jakékoli plavidlo (nebo třída lodi), jehož kýl byl položen, nebo které je v odpovídajícím stadiu stavby před vstupem těchto Pravidel v platnost, může být, za předpokladu, že splňuje požadavky Mezinárodních pravidel pro zabránění srážkám na moři, 1960, osvobozeno od plnění těchto Pravidel týkajících se:

(a) Instalace světel s viditelností předepsanou Pravidlem 22 na dobu čtyř let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

(b) Instalace světel se specifikací barev předepsaných bodem 7 Přílohy I těchto Pravidel na dobu čtyř let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

(c) Změn v rozmístění světel v souvislosti s přechodem od standardního britského jednotkového systému na metrický a zaokrouhlení měrných veličin - stálé osvobození.

(d) (i) Změn v rozmístění stožárových světel na lodích kratších než 150 m vyplývajících z požadavku bodu 3 a) Přílohy I k těmto Pravidlům - stálé osvobození;

(ii) Změn v rozmístění stožárových světel na lodích s délkou 150 m a delší vyplývajících z požadavku 3 a) Přílohy I na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

(e) Změn v rozmístění stožárových světel vyplývajících z požadavku Části 2 (b) Přílohy I na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

(f) Změn v rozmístění bočních světel vyplývajících z požadavků Částí 2 (g) a 3 (b) Přílohy I na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

(g) Požadavků na zvukové signální zařízení předepsaných Přílohou III na dobu devíti let od data vstupu těchto Pravidel v platnost.

PŘÍLOHA I

ROZMÍSTĚNÍ A TECHNICKÉ CHARAKTERISTIKY SVĚTEL A ZNAKŮ

1. Definice

Termín "výška nad trupem lodi" znamená výšku nad nejvyšší nepřerušovanou palubou.

2. Vertikální rozmístění světel a vzdálenosti mezi nimi

(a) Na plavidle strojním pohonem, jehož délka je 20 a více metrů musí být stožárová světla rozmístěna následovně:

(i) přední stožárové světlo, nebo je-li neseno pouze jedno stožárové světlo, tak toto světlo, ve výšce nejméně 6 m nad trupem lodi, a jestliže šířka plavidla přesahuje 6 m, tak v takové výšce nad trupem lodi, která není menší než tato šířka, avšak toto světlo nemusí být umístěno výše než 12 m nad trupem lodi

(ii) jsou-li nesena dvě stožárová světla, pak zadní z nich musí být nejméně o 4,5 m výše po vertikále než přední.

(b) Vertikální vzdálenost mezi stožárovými světly plavidla se strojním pohonem musí být taková, aby při všech normálních podmínkách trimu (podélného sklonu) bylo zadní světlo vidět výše a odděleně od předního světla ze vzdálenosti 1000 m od předního vazu při pohledu z hladiny moře.

(c) Stožárové světlo plavidla se strojním pohonem dlouhého 12 m, ale kratšího než 20 m, musí být umístěno ve výšce nejméně 2,5 m nad pažením.

(d) Plavidlo se strojním pohonem kratší než 12 m může nést nejvyšší světlo ve výšce menší než 2,5 m nad pažením. Avšak, je-li stožárové světlo neseno spolu s bočními světly a záďovým světlem, nebo bílým kruhovým světlem a bočními světly, pak toto stožárové světlo musí být neseno nejméně o 1 m výše než boční světla.

(e) Jedno ze dvou nebo tří stožárových světel předepsaných pro plavidlo se strojním pohonem provádějící vlečení nebo tlačení jiného plavidla musí být umístěno na tom samém místě jako přední stožárové světlo plavidla s mechanickým pohonem.

(f) Za všech okolností musí být stožárové světlo nebo světla nad všemi jinými světly a překážkami.

(g) Boční světla lodi se strojním pohonem musí být umístěna ve výšce nad trupem lodi, která není větší než $\frac{3}{4}$ výšky předního stožárového světla. Tato světla nemají být umístěna tak nízko, aby jejich viditelnost byla narušena palubními světly.

(h) Jsou-li boční světla spojena v kombinované lampě a nesena na plavidle se strojním pohonem, které je kratší než 20 m, musí být umístěna ne níže než 1 m pod stožárovým světlem.

(i) Předepisují-li Pravidla dvě nebo tři světla nesená ve vertikále, musí být vzdálenost mezi nimi následující:

(i) na plavidle délky 20 m a delším musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 2 m a spodní z těchto světél nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 4 m nad trupem lodi;

(ii) na plavidle kratším než 20 m musí být tato světla vzdálena od sebe nejméně 1 m a spodní z těchto světél nesmí být, s výjimkou, kdy je požadováno remorkérové světlo, umístěno níže než 2 m nad pažením;

(iii) jsou-li nesená tři světla, musí být vzdálenost mezi nimi stejná.

(j) Spodní ze dvou kruhových světél předepsaných pro plavidla provádějící lov ryb, musí být umístěno nad bočními světly ve výšce rovné nejméně dvojnásobku vzdálenosti mezi vertikálními světly.

(k) Přední kotevní světlo, jsou-li nesená dvě, musí být nejméně 4,5 m nad zadním kotevním světlem. Na plavidle délky 50 m a delším musí být toto přední kotevní světlo umístěno nejméně 6 m nad trupem lodi.

3. Horizontální rozmístění světél a vzdálenosti mezi nimi

(a) Jsou-li pro plavidlo se strojním pohonem předepsána dvě stožárová světla, nesmí být horizontální vzdálenost mezi nimi menší než polovina délky lodi, ale nemusí být větší než 100 m. Přední světlo musí být umístěno od předního vazu ve vzdálenosti ne větším než 1/4 délky lodi.

(b) Na plavidle se strojním pohonem délky 20 m a delším nesmí být boční světla umístěna před předním stožárovým světlem. Musí být umístěna na, nebo poblíž boků lodi.

4. Podrobnosti o rozmístění světél určujících směr na rybářských plavidlech, bagrech a plavidlech provádějících práce pod hladinou moře.

(a) Světlo, ukazující směr vypuštěného lovného zařízení z plavidla provádějícího lov ryb, jak je předepsáno v Pravidle 26 (c) (ii), musí být umístěno ve vodorovné vzdálenosti nejméně 2 m a nejvíce 6 m od dvou kruhových světél, červeného a bílého. Toto světlo nesmí být umístěno výše než bílé kruhové světlo předepsané Pravidlem 26 (c) (i) a níže než boční světla.

(b) Světla a znaky na plavidle provádějící bagrovací nebo podmořské práce, které ukazují stranu výskytu překážky a/nebo stranu bezpečného průjezdu, jak je předepsáno Pravidlem 27 (d) (i) a (ii), musí být umístěna v maximálně prakticky možné vodorovné vzdálenosti

od světél nebo znaků předepsaných Pravidlem 27 (b) (i) a (ii), ale ne menší než 2 m. V žádném případě horní z těchto světél nebo znaků nesmí být umístěno výše než nejnižší ze tří světél nebo znaků předepsaných v Pravidle 27 (b) (i) a (ii).

5. Štíty bočních světél

Boční světla musí být vybavena z vnitřní strany boku štíty natřenými černou matovou barvou, a musí vyhovovat požadavkům části 9 této Přílohy. Při použití kombinované lampy s jedním vertikálním vláknem a s velmi úzkou přepážkou mezi zelenou a červenou částí lampy není třeba vnější štíty instalovat.

6. Znaký

(a) Znaký musí být černé a musí mít následující rozměry:

- (i) koule musí mít průměr nejméně 0,6 m;
- (ii) kužel musí mít průměr základny nejméně 0,6 m a výšku rovnou jeho průměru;
- (iii) válec musí mít průměr nejméně 0,6 m a výšku rovnou dvojnásobku jeho průměru;
- (iv) dvoukuželový znak sestává ze dvou kuželů na společné základně. Rozměry kuželů musí odpovídat požadavkům pododstavce ii).

(b) Vertikální vzdálenost mezi znaký musí být nejméně 1,5 m.

(c) Na lodi kratší než 20 m mohou být použity znaký menších rozměrů, ale poměrných k velikosti lodi a vzdálenost mezi nimi může být přiměřeně zmenšena.

7. Barevné charakteristiký světél

Barevné charakteristiký všech navigačních světél musí odpovídat níže uvedeným standardům, ležícím uvnitř hranic oblastí diagramů, které jsou pro každou barvu vymezeny Mezinárodní komisí světelné techniky (CIE).

Hranice oblastí pro každou barvu jsou dány následujícími souřadnicemi:

(i) Bílá

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

(ii) Zelená

x 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

(iii) Červená

x 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

(iv) Žlutá

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Svítivost světél

(a) Minimální svítivost světél musí být vypočítána podle vzorce:

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

kde I je svítivost v kandelách za provozních podmínek

T je práh intenzity světla 2×10^{-7} lux

D dohlednost (světelný dosah) světla v námořních mílích,

K koeficient propustnosti atmosféry

Pro předepsaná světla musí být hodnota $K = 0,8$, což odpovídá meteorologické dohlednosti přibližně na 13 námořních mil.

(b) Vybrané hodnoty propočtené podle uvedeného vzorce jsou v následující tabulce:

Dohlednost (světelný dosah) světla v námořních mílích <i>D</i>	Svítivost světla v kandelách pro $K = 0,8$ <i>I</i>
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Poznámka: Maximální svítivost navigačních světel musí být omezena, aby se zabránilo nežádoucímu oslňujícímu lesku.

9. Horizontální sektory

- (a) (i) Boční světla umístěná na plavidle musí zajišťovat ve směru vpřed minimální požadovanou svítivost. Tato svítivost musí klesat tak, aby v rozmezí 1° až 3° za hranicemi předepsaných sektorů prakticky zanikla.
- (ii) Minimální požadovaná svítivost záďových a stožárových světel ve směru $22,5^\circ$ za traverz bočních světel, musí být zajištěna po celém úhlu obzoru do 5° uvnitř hranic předepsaných Pravidlem 21. Od uvedených 5° může svítivost klesat do 50 % směrem k hranicím sektorů a dále postupně klesat tak, aby prakticky zanikla v rozmezí nejvíce 5° za předepsanou hranicí.
- (b) Kruhová světla musí být umístěna tak, aby nebyla stíněna stožáry, ráhny nebo konstrukcemi v úhlových výsečích větších než 6° s výjimkou kotevních světel, která není třeba umisťovat příliš vysoko nad trupem lodi.

10. Vertikální sektory

- (a) Elektrická světla, s výjimkou světel na plachetnicích, musí zajišťovat ve vertikálních sektorech:
- (i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
- (ii) 60% požadované svítivosti v rozmezí od $7,5^\circ$ nad do $7,5^\circ$ pod horizontálu.
- (b) Na plachetnicích musí elektrická světla zajišťovat ve vertikálních sektorech:

- (i) minimální požadovanou svítivost v rozmezí od 5° nad do 5° pod horizontálu;
 - (ii) 50% požadované svítivosti v rozmezí od 25° nad do 25° pod horizontálu.
- (c) U jiných neelektrických světél musí být tyto požadavky plněny natolik, nakolik je to možné.

11. Svítivost neelektrických světél

Minimální svítivost neelektrických světél musí odpovídat, nakolik je to možné, svítivosti uvedené v tabulce Části 8 této Přílohy.

12. Manévrové světlo

Nezávisle na ustanovení části 2 (f) této Přílohy, manévrové světlo popsané v Pravidle 34 (b), musí být umístěno v téže podélné vertikální rovině jako stožárové světlo nebo světla, a je-li to prakticky možné, minimálně 2 m nad předním stožárovým světlem, přitom toto světlo musí být nesené nejméně 2 m nad nebo pod zadním stožárovým světlem. Na lodi, která nese pouze jedno stožárové světlo, manévrové světlo musí být nesené na nejlépe viditelném místě, nejméně 2 m nad nebo pod stožárovým světlem.

13. Schválení

Konstrukce lamp a znaků, a umístění světél na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného orgánu státu, pod jehož vlajkou je toto plavidlo registrováno.

PŘÍLOHA II

DODATEČNÉ SIGNÁLY PRO RABÁŘSKÁ PRAVIDLA PROVÁDĚJÍCÍ LOV V TĚSNÉ BLÍZKOSTI OD SEBE

1. Základní ustanovení

Světla zde uvedená, jsou-li vystavována v souladu s Pravidlem 26 (d), musí být umístěna na nejlépe viditelném místě ve vzdálenosti nejméně 0,9 m od sebe a níže světél předepsaných Pravidlem 26 (b) (i) a (c) (i). Tato světla musí být viditelná po celém obzoru na vzdálenost nejméně jedné míle, přičemž však na vzdálenost menší než světla předepsaná těmito Pravidly pro rybářská plavidla.

2. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov vlečením

(a) Plavidla provádějící lov vlečením, nezávisle na tom, požívají-li lovného zařízení vlečené po dně nebo mořem, musí vystavovat:

- (i) vypouští-li síť: dvě bílá světla svisle nad sebou;
- (ii) vybírají-li síť: jedno bílé světlo nad červeným světlem svisle nad sebou;
- (iii) v případě zachycení sítě za překážku: dvě červená světla svisle nad sebou.

(b) Každé plavidlo provádějící párové vlečení musí vystavovat:

- (i) v noci - světlo reflektoru směřované vpřed a ve směru druhé lodi tohoto páru;
- (ii) vypouští-li nebo vybírá-li síť, nebo v případě zachycení sítě o překážku - světla předepsaná v bodě 2 (a) této Přílohy.

3. Signály pro rybářská plavidla provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí.

Plavidla provádějící lov ryb pomocí kruhových sítí mohou vystavovat dvě žlutá světla svisle nad sebou. Tato světla musí podávat střídavé záblesky každou sekundu, přičemž intervaly světla a tmy musí být stejné. Tato světla mohou být vystavována pouze tehdy, je-li pohyb lodí ztěžován lovným rybářským zařízením.

PŘÍLOHA III

TECHNICKÉ CHARAKTERISTIKY ZAŘÍZENÍ K PODÁVÁNÍ ZVUKOVÝCH SIGNÁLŮ

1. Sirény

(a) Kmitočet a dosah slyšitelnosti

Základní kmitočet signálu má být v rozmezí 70 - 700 Hz.

Dosah slyšitelnosti signálu sirény musí být určován takovými kmitočty, které mohou zahrnovat základní a nebo jeden či více vyšších kmitočtů v rozmezí 180-700 Hz (+ -1%) zabezpečujících hladinu zvukového tlaku uvedeného níže v bodu 1 c).

(b) Hranice základních kmitočtů

K zajištění široké rozmanitosti charakteristik sirén musí být základní kmitočty sirény mezi následujícími hranicemi:

- (i) 70 - 200 Hz, pro lodi délky 200 m a delší;
- (ii) 130 - 350 Hz, pro lodi délky 75 m a delší ale kratší než 200 m;
- (iii) 250 - 700 Hz, pro lodi kratší než 75 m.

(c) Síla zvuku a dosah slyšitelnosti signálu

Siréna umístěná na plavidle musí zajišťovat ve směru maximální síly zvuku a na vzdálenosti 1 m od ní hladinu zvukového tlaku na úrovni nejméně 1/3 rozsahu oktávového pásma pro frekvence 180 – 700 Hz (+ - 1%) nikoliv nižší než jsou hodnoty uvedené v tabulce.

Délka plavidla v metrech	1/3 oktávového rozsahu ve vzdálenosti 1 m vztaženo na $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Dosah slyšitelnosti v námořních mílech
200 a delší	143	2
75 avšak kratší než 200	138	1,5
20 avšak kratší než 75	130	1
kratší než 20	120	0,5

Dosah slyšitelnosti v uvedené tabulce je informativního charakteru a je přibližně dosahem, na který může být slyšet siréna ve směru maximální síly zvuku s 90% pravděpodobností při dobrých atmosférických podmínkách na lodi při střední hladině hluku v místě poslechu (berouce střední hladinu hluku 68 dB v oktávovém pásmu 250 Hz a 63 dB v oktávovém pásmu 500 Hz).

Prakticky vzdálenost, na kterou je možno slyšet sirénu je proměnlivá a závisí na povětrnostních podmínkách, výše uvedené tabulkové hodnoty mohou být brány jako typické, ale při silném větru a vysoké hladině hluku v místě poslechu se může dosah slyšitelnosti značně zmenšit.

(d) Směrové vlastnosti

Hladina zvukového tlaku směrové sirény v libovolném směru ve vodorovné rovině v rozmezí $\pm 45^\circ$ od směru maximální síly zvuku nesmí být nižší než 4 dB od předepsané hladiny v hlavním směru. Ve všech ostatních směrech ve vodorovné rovině nesmí být hladina zvukového tlaku nižší než 10 dB od předepsané hladiny v hlavním směru tak, aby dosah slyšitelnosti v jakémkoli směru byl nejméně poloviční dosahu v hlavním směru. Hladina zvukového tlaku musí být měřena v té 1/3 oktávového pásma, které určuje dosah slyšitelnosti.

(e) Rozmístění sirén

Je-li směrová siréna používána jako jediná siréna na lodi musí být umístěna tak, aby maximální síla zvuku směřovala přímo vpřed.

Siréna musí být na lodi umístěna tak vysoko, jak je to prakticky možné, aby překážky nebránily v šíření zvuku a zároveň aby bylo na minimum sníženo nebezpečí poškození sluchu posádky. Hladina zvukového tlaku vlastního signálu lodi v místě poslechu nesmí být vyšší než 110 dB (A), a je-li to prakticky možné, neměla by převyšovat 100 dB (A).

(f) Umístění více než jedné sirény

Jsou-li instalovány sirény na vzdálenost více než 100m od sebe, musí být zapojeny tak, aby nehoukaly současně.

g) Kombinace sirén

Jestliže pro přítomnost překážek zvukové pole jedné sirény nebo jedné ze sirén uvedených v bodu 1 f) způsobuje oblast velmi snížené úrovně signálu, doporučuje se pro odstranění těchto oblastí instalace kombinované sady sirén. Pro účel těchto Pravidel kombinovaná sada sirén musí být chápána jako jedna siréna. Siréna kombinované sady musí být umístěny na vzdálenost nejvíce 100 m od sebe a zapojeny tak, aby mohly houkat současně. Rozdíl kmitočtů sirén musí být nejméně 10 Hz.

2. Zvon nebo gong

a) Síla signálu

Zvon nebo gong nebo jiné odpovídající zařízení s podobnými zvukovými charakteristikami musí vydávat zvukový tlak s hladinou nejméně 110 dB ve vzdálenosti 1 m.

b) Konstrukce

Zvony a gongy musí být vyrobeny z nekorodujícího materiálu a vydávat čistý tón. Průměr spodní části zvonu musí být nejméně 300 mm pro lodi o délce 20 m a více a nejméně 200 mm pro lodi o délce od 12 m do 20 m. Tam, kde je to prakticky proveditelné se doporučuje pro zajištění stálé síly zvuku používat zvonu s mechanicky poháněným srdcem, ale přitom musí být zachována možnost ručního zvonění. Hmoty srdce musí být nejméně 3% hmoty zvonu.

3. Schválení

Konstrukce zařízení pro podávání zvukových signálů, jejich charakteristiky a umístění na lodi musí odpovídat požadavkům příslušného odpovědného orgánu státu, pod jehož vlajkou je plavidlo registrováno.

PŘÍLOHA IV

TÍŠŇOVÉ SIGNÁLY

1. Následující signály, používané nebo vystavované buď společně, nebo odděleně, upozorňují na tíseň a potřebu pomoci:

- (a) signál dělem nebo jinou výbušninou odpalovaný v intervalech asi jedné minuty;
- (b) trvalý zvuk podávaný jakýmkoliv zařízením pro signály v mlze;
- (c) rakety nebo granáty, vypouštějící červené hvězdy, odpalované jednotlivě v krátkých intervalech;
- (d) signál podávaný jakýmkoliv způsobem signalizace, skládající se ze skupiny ...---... (SOS) v Morseově abecedě;
- (e) radiotelefonně vysílaný signál sestávající z mluveného slova "Mayday";
- (f) mezinárodní vlajkový signál tísně písmena N.C.;
- (g) signál sestávající se ze čtvercové vlajky, která má nad nebo pod sebou kulový znak, nebo cokoli kouli podobné;
- (h) plameny na lodi (např. hořící sud s dehtem, olejem atp.);
- (i) padáková raketa nebo ruční pochodeň vydávající červené světlo;
- (j) kouřový signál vydávající oranžově zbarvený dým;
- (k) pomalé a opakované zvedání a spouštění rozpažených paží;
- (l) radiotelegrafický tíšňový signál;
- (m) radiotelefonní tíšňový signál;
- (n) signály předávané prostřednictvím tíšňových, místo - určujících radiobójí;
- (o) schválené signály přenášené pomocí radiokomunikačních systémů, včetně radarových odpovídačů záchranných prostředků (člunů).

2. Používání nebo vystavování jakýchkoli výše uvedených signálů pro jiné účely než pro upozornění na tíseň a potřebu pomoci a taktéž používání jiných signálů, které mohou být zaměněny s jakýmkoliv z výše uvedených signálů je zakázáno.

3. Je třeba též vzít v úvahu odpovídající části Mezinárodního signálního kódu, Mezinárodní letecké a námořní příručky pro pátrání a záchranu, Svazek III a možnosti použití následujících signálů:

- (a) oranžově zbarvená plocha s černým čtvercem a kruhem nebo jiným vhodným symbolem (pro identifikaci ze vzduchu);
- (b) barevná skvrna na vodě.

Ověřená kopie Úmluvy o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, 1972, sjednané v Londýně 20. října 1972, jejíž originál je uložen u Mezivládní námořní konzultativní organizace

Jménem generálního tajemníka
Mezivládní námořní konzultativní organizace

V Londýně 1. X. 73

A handwritten signature in black ink, reading "Thomas S. Busha". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal line extending from the left.

**1981 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972**

(Resolution A.464(XII))

**AMENDEMENTS DE 1981 AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

(Résolution A.464(XII))



IMCO

RESOLUTION A.464(XII)

adopted on 19 November 1981

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, on amendments to the Regulations,

RECALLING ALSO resolution A.431(XI) entitled "Recommendation concerning vessels restricted in their ability to manoeuvre when engaged in an operation for the maintenance of safety of navigation in a traffic separation scheme" including the decision to consider at its twelfth session the adoption of a corresponding amendment to Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972,

HAVING CONSIDERED the above and other amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its forty-fourth session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of Article VI of that Convention and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning entry into force of these amendments,

- 1 ADOPTS, in accordance with paragraph 3 of Article VI of the Convention, the amendments set out in the Annex to the present resolution;
- 2 DECIDES, in accordance with paragraph 4 of Article VI of the Convention, that each amendment shall enter into force on 1 June 1983 unless by 1 June 1982 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
- 3 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3 of Article VI, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance, together with copies to all Members of the Organization;
- 4 INVITES Contracting Parties to submit any objections to the amendments not later than 1 June 1982 whereafter the amendments will be deemed to enter into force as determined in this resolution.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

1 Rule 1(c)

Amend to read:

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

2 Rule 3(g)

Replace the sentence immediately before sub-paragraphs (i) to (vi) by the following:

"The term 'vessels restricted in their ability to manoeuvre' shall include but not be limited to:".

3 Rule 3(g)(v)

Replace the word "minesweeping" by the word "mineclearance".

4 Rule 10(b)(iii)

Replace the words "when joining or leaving from the side" by the words "when joining or leaving from either side".

5 Rule 10(d)

Add the following sentence to the present text:

"However, vessels of less than 20 metres in length and sailing vessels may under all circumstances use inshore traffic zones."

6 Rule 10(e)

Amend to read:

"(e) A vessel other than a crossing vessel or a vessel joining or leaving a lane shall not normally enter ...".

7 Rule 10(k)

Add the following new paragraph:

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

8 Rule 10(l)

Add the following new paragraph:

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

9 Rule 13(a)

Amend to read:

"(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Sections I and II ..."

10 Rule 22(d)

Add a new paragraph:

"(d) In inconspicuous, partly submerged vessels or objects being towed:
- a white all-round light, 3 miles."

11 Rule 23(c)

Amend to read:

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

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

(iii) the masthead light or all-round white light on a power-driven vessel of less than 12 metres in length may be displaced from the

fore and aft centreline of the vessel if centreline fitting is not practicable, provided that the sidelights are combined in one lantern which shall be carried on the fore and aft centreline of the vessel or located as nearly as practicable in the same fore and aft line as the masthead light or the all-round white light."

12 Rule 24(a)(i) and (c)(i)

Insert "or (a)(ii)" after "in Rule 23(a)(i)" and delete "forward".

13 Rule 24(d)

Replace the words "paragraphs (a) and (c)" in the first line by the words "paragraph (a) or (c)".

14 Rule 24(e)

Amend the lead-in sentence to read:

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

15 Rule 24(g)

Insert the following new paragraph (g):

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

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

16 Rule 24(h)

Reletter existing paragraph (g), which becomes paragraph (h), and amend it to read:

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

17 Rule 24(i)

Add the following new paragraph:

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

18 Rule 25(b)

Amend "12 metres" to read "20 metres".

19 Rule 27(b) (preamble)

Replace the word "minesweeping" by the word "mineclearance" in the first sentence.

20 Rule 27(b)(iii)

Replace the words "masthead lights" by the words "a masthead light or lights".

21 Rule 27(c)

Amend to read:

"A power-driven vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in Rule 24(a), exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b)(i) and (ii) of this Rule."

22 Rule 27(d)

- Replace the words "paragraph (b)" by the words "sub-paragraphs (b)(i), (ii) and (iii)";
- delete existing sub-paragraph (iii);
- renumber existing sub-paragraph (iv) which becomes (iii) and amend it to read:
"(iii) when at anchor, the lights or shapes prescribed in this paragraph instead of the lights or shape prescribed in Rule 30."

23 Rule 27(e)

Amend to read:

- "(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit all lights and shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, the following shall be exhibited:
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height. Measures shall be taken to ensure its all-round visibility."

24 Rule 27(f)

Amend to read:

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

25 Rule 27(g)

Amend to read:

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

26 Rule 29(a)(iii)

Amend to read:

"(a)(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the light, lights or shape prescribed in Rule 30 for vessels at anchor."

27 Rule 30(e)

Delete "or aground" and amend "shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule" to read:

"shape prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Rule."

28 Rule 30(f)

Add the following new paragraph:

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

29 Rule 33(a)

In the last line replace "required" by "prescribed".

30 Rule 34(b)(iii)

Add "to these Regulations" after the words "Annex I".

31 Rule 35(d)

Insert a new paragraph (d) and re-letter existing paragraphs (d) to (i) which become (e) to (j), as appropriate:

"(d) A vessel engaged in fishing, when at anchor, and a vessel restricted in her ability to manoeuvre when carrying out her work at anchor, shall instead of the signals prescribed in paragraph (g) of this Rule sound the signal prescribed in paragraph (c) of this Rule."

32 Rule 36

Add the following at the end of the present text:

"Any light to attract the attention of another vessel shall be such that it cannot be mistaken for any aid to navigation. For the purpose of this Rule the use of high intensity intermittent or revolving lights, such as strobe lights, shall be avoided."

33 Rule 37

Replace the word "prescribed" by "described".

34 Rule 38

Insert "to these Regulations" after the words "Annex I" in paragraphs (d)(i), (e), (f) and after the words "Annex III" in paragraph (g).

35 Rule 38(h)

Add the following new paragraph:

"(h) The repositioning of all-round lights resulting from the prescription of Section 9(b) of Annex I to these Regulations, permanent exemption."

36 Annex I, Section 1

Add the following sentence to the present text of the definition:

"This height shall be measured from the position vertically beneath the location of the light."

37 Annex I, Section 2(e)

Amend to read as follows:

"One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as either the forward masthead light or the after masthead light; provided that, if carried on the aftermast, the lowest after masthead light shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward masthead light."

38 Annex I, Section 2(f)

Amend to read:

- "(f)(i) The masthead light or lights prescribed in Rule 23(a) shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions except as described in sub-paragraph (ii).
- (ii) When it is impracticable to carry the all-round lights prescribed by Rule 27(b)(i) or Rule 28 below the masthead lights, they may be carried above the after masthead light(s) or vertically in between the forward masthead light(s) and after masthead light(s), provided that in the latter case the requirement of Section 3(c) of this Annex shall be complied with."

39 Annex I, Section 2(i)(i)

Replace all words of this sub-paragraph after the word "required" in the penultimate line by the following:

"be placed at a height of not less than 4 metres above the hull".

40 Annex I, Section 2(i)(ii)

Replace all words of this sub-paragraph after the word "required" in the penultimate line by the following:

"be placed at a height of not less than 2 metres above the hull".

41 Annex I, Section 2(j)

Delete "fishing" before "vessel".

42 Annex I, Section 2(k)

Insert "prescribed in Rule 30(a)(i)" between "light" and ", when two are carried".

Replace all words after "shall" in the second sentence by "be placed at a height of not less than 6 metres above the hull."

43 Annex I, Section 3(b)

In the first line replace "On a vessel" by "On a power-driven vessel".

44 Annex I, Section 3(c)

Add the following new paragraph:

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

45 Annex I, Section 5

Insert in the first line after "The sidelights" the words "of vessels of 20 metres or more in length" and add the following sentence after the first sentence:

"On vessels of less than 20 metres in length the sidelights, if necessary to meet the requirements of Section 9 of this Annex, shall be fitted with inboard matt black screens."

46 Annex I, Section 8

Add the following sentence to the Note at the end of this section:

"This shall not be achieved by a variable control of the luminous intensity".

47 Annex I, Section 9(a)(i)

Replace "must" by "shall".

48 Annex I, Section 9(a)(ii), last line

Replace "limits" by "sectors".

49 Annex I, Section 9(b)

Insert "prescribed in Rule 30" between "lights" and ", which need not be".

50 Annex I, Section 10(a) and (b)

Insert "as fitted" after "electric lights" in the introductory sentences of Section 10(a) and (b).

51 Annex I, Section 13

Amend to read as follows:

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

52 Annex III, Section 1(d)

Replace "4dB below the sound pressure" by "4dB below the prescribed sound pressure" and replace "10dB below the sound pressure" by "10dB below the prescribed sound pressure".

53 Annex III, Section 2(a)

Replace the words "1 metre" by the words "a distance of 1 metre from it".

54 Annex III, Section 2(b)

Amend the second sentence to read:

"the diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of 20 metres or more in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 metres or more but of less than 20 metres in length."

55 Annex III, Section 3

Replace "the State where the vessel is registered" by "the State whose flag the vessel is entitled to fly".

56 Rule 35(b) (French text)

Insert "à propulsion mécanique" between "navire" and "faisant route".



OMCI

RESOLUTION A.464(XII)

adoptée le 19 novembre 1981

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT les dispositions de l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui ont trait aux amendements à ce règlement,

RAPPELANT EGALEMENT la résolution A.431(XI), intitulée "Recommandation sur les navires à capacité de manoeuvre restreinte effectuant une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic", y compris la décision d'examiner, à sa douzième session, la question de l'adoption d'un amendement correspondant à la règle 10 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer,

AYANT EXAMINE ce qui précède et d'autres amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés lors de sa quarante-quatrième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article VI de ladite convention, ainsi que les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

- 1 ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements figurant à l'annexe de la présente résolution;
- 2 DECIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que chaque amendement entrera en vigueur le 1er juin 1983, à moins que, d'ici au 1er juin 1982, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;
- 3 PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties à la Convention, pour approbation, ainsi que des copies à tous les Membres de l'Organisation;

4 INVITE les Parties contractantes à soumettre leurs objections aux amendements au plus tard le 1er juin 1982, date après laquelle les amendements seront considérés comme étant entrés en vigueur conformément aux dispositions de la présente résolution.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

1 Règle 1, paragraphe c)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes Règles."

2 Règle 3, paragraphe g)

Remplacer la phrase qui précède immédiatement les alinéas i) à vi) par ce qui suit :

"Les 'navires à capacité de manoeuvre restreinte' comprennent, sans que cette liste soit limitative :".

3 Règle 3, paragraphe g), alinéa v)

Remplacer les mots "dragage de mines" par le mot "démunage".

4 Règle 10, paragraphe b), alinéa iii)

Dans le texte anglais, remplacer le membre de phrase "when joining or leaving from the side" par "when joining or leaving from either side".

5 Règle 10, paragraphe d)

Ajouter au texte actuel la phrase ci-après :

"Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile peuvent, dans toutes les circonstances, utiliser les zones de navigation côtière."

6 Règle 10, paragraphe e)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer ...".

7 Règle 10, paragraphe k)

Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"k) Un navire qui a une capacité de manoeuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération."

8 Règle 10, paragraphe l)

Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"l) Un navire qui a une capacité de manoeuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération."

9 Règle 13, paragraphe a)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B....".

10 Règle 22, paragraphe d)

Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"d) pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir : - feu blanc visible sur tout l'horizon : 3 milles."

11 Règle 23, paragraphe c)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"c) i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté;

ii) un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté;

iii) le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon."

12 Règle 24, paragraphe a), alinéa i) et paragraphe c), alinéa i)

Insérer les mots "ou par la règle 23 a) ii)" après les mots "par la règle 23 a) i)" et supprimer les mots "à l'avant,".

13 Règle 24, paragraphe d)

A la deuxième ligne, remplacer "et" par "ou".

14 Règle 24, paragraphe e)

Modifier la première phrase comme suit :

"Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés au paragraphe g) de la présente règle doit montrer :".

15 Règle 24, paragraphe g)

Insérer un nouveau paragraphe g) libellé comme suit :

"g) Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :

i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;

ii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;

iii) lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs visibles sur tout l'horizon supplémentaires entre les feux prescrits aux alinéas i) et ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;

iv) une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible."

16 Règle 24, paragraphe h)

Désigner par la lettre h) le paragraphe g) actuel et modifier celui-ci comme suit :

"h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux paragraphes e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet."

17 Règle 24, paragraphe i)

Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"i) Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou c) de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué."

18 Règle 25, paragraphe b)

Remplacer "12 mètres" par "20 mètres".

19 Règle 27, paragraphe b), préambule

A la deuxième ligne, remplacer les mots "dragage de mines" par le mot "déminage".

20 Règle 27, paragraphe b), alinéa iii)

Insérer les mots "du feu ou" avant les mots "des feux de tête de mât".

21 Règle 27, paragraphe c)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la règle 24 a), montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes b) i) et b) ii) de la présente règle."

22 Règle 27, paragraphe d)

- Remplacer les mots "au paragraphe b)" par les mots "aux alinéas i), ii) et iii) du paragraphe b)".

- Supprimer l'alinéa iii) actuel.

- Renommer l'alinéa iv) actuel qui devient l'alinéa iii) et modifier son libellé comme suit :

"iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent paragraphe."

23 Règle 27, paragraphe e)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon 'A' du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon."

24 Règle 27, paragraphe f)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage."

25 Règle 27, paragraphe g)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"g) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l'exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente règle."

26 Règle 29, paragraphe a), alinéa iii)

Modifier cet alinéa comme suit :

"iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage."

27 Règle 30, paragraphe e)

Supprimer les mots "ou échoués" et remplacer les termes "les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle" par "les feux ou la marque prescrits aux paragraphes a) et b) de la présente règle".

28 Règle 30, paragraphe f)

Ajouter à cette règle un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"f) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii) du paragraphe d) de la présente règle."

29 Règle 33, paragraphe a)

A la dernière ligne du texte anglais, remplacer le mot "required" par le mot "prescribed".

30 Règle 34, paragraphe b), alinéa iii)

Ajouter les mots "du présent Règlement" après les mots "l'Annexe I".

31 Règle 35, paragraphe d)

Insérer un nouveau paragraphe d) et changer la numérotation des paragraphes suivants en conséquence :

"d) Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manoeuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphe g) de la présente règle, le signal prescrit au paragraphe c) de la présente règle."

32 Règle 36

Ajouter au texte actuel la phrase ci-après :

"Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité."

33 Règle 37

Remplacer le mot "prescrits" par le mot "décrits".

34 Règle 38

Insérer les termes "du présent Règlement" après les mots "l'Annexe I" à l'alinéa i) du paragraphe d) et aux paragraphes e) et f) ainsi qu'après les mots "l'Annexe III" au paragraphe g).

35 Règle 38, paragraphe h)

Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

"h) Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de la section 9 b) de l'Annexe I du présent Règlement : exemption permanente."

36 Annexe I, section 1

Ajouter au texte actuel de la définition la phrase ci-après :

"Cette hauteur doit être mesurée à partir de l'endroit situé sous le feu à la verticale de celui-ci."

37 Annexe I, section 2, paragraphe e)

Modifier le texte comme suit :

"L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant."

38 Annexe I, section 2, paragraphe f)

Modifier ce paragraphe comme suit :

"f) i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la règle 23 a) doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits à l'alinéa ii).

ii) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la règle 27 b) i) ou par la règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit satisfait aux prescriptions du paragraphe c) de la section 3 de la présente Annexe."

39 Annexe I, section 2, paragraphe i), alinéa i)

Remplacer les mots "ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord" par les mots "doit se trouver à une hauteur de 4 mètres au moins au-dessus du plat-bord".

40 Annexe I, section 2, paragraphe i), alinéa ii)

Remplacer les mots "ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord" par les mots "doit se trouver à une hauteur de 2 mètres au moins au-dessus du plat-bord".

41 Annexe I, section 2, paragraphe j)

Supprimer les mots "de pêche" après les mots "les navires".

42 Annexe I, section 2, paragraphe k)

Insérer les termes "prescrit par la règle 30 a) i)" après les mots "le feu de mouillage avant".

Dans la deuxième phrase, remplacer le membre de phrase "ne doit pas se trouver à moins de six mètres au-dessus du plat-bord" par "doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord".

43 Annexe I, section 3, paragraphe b)

A la première ligne, remplacer les mots "A bord d'un navire" par les mots "A bord d'un navire à propulsion mécanique".

44 Annexe I, section 3, paragraphe c)

Insérer le nouveau paragraphe ci-après :

"c) Lorsque les feux prescrits par la règle 27 b) i) ou par la règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière, ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de 2 mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal."

45 Annexe I, section 5

A la première ligne, insérer après les mots "les feux de côté" les mots "des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres"; à la fin de la première phrase, insérer la phrase suivante :

"A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont nécessaires pour satisfaire aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe, doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noire mate."

46 Annexe I, section 8

Ajouter à la note figurant à la fin de cette section la phrase ci-après :

"Cette limitation de l'intensité lumineuse ne doit pas être obtenue au moyen d'une commande variable."

47 Annexe I, section 9, paragraphe a), alinéa i)

Dans le texte anglais, remplacer le mot "must" par le mot "shall".

48 Annexe I, section 9, paragraphe a), alinéa ii)

A la dernière ligne du texte anglais, remplacer le mot "limits" par le mot "sectors".

49 Annexe I, section 9, paragraphe b)

Insérer les mots "prescrits à la règle 30" après les mots "à l'exception des feux de mouillage".

50 Annexe I, section 10, paragraphes a) et b)

A la première phrase des paragraphes a) et b) de la section 10, insérer les mots "une fois installés" après les mots "feux électriques".

51 Annexe I, section 13

Modifier le texte comme suit :

"La construction des feux et des marques et l'installation des feux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon."

52 Annexe III, section 1, paragraphe d)

Remplacer l'expression "4 dB au niveau de pression acoustique" par "4 dB au niveau de pression acoustique prescrit" et remplacer l'expression "10 dB au niveau de la pression acoustique" par "10 dB au niveau de la pression acoustique prescrit".

53 Annexe III, section 2, paragraphe a)

Remplacer les mots "à un mètre" par les mots "à une distance de un mètre de ce matériel".

54 Annexe III, section 2, paragraphe b)

Modifier la deuxième phrase comme suit :

"Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres.".

55 Annexe III, section 3

Remplacer les termes "de l'Etat où est immatriculé le navire" par les mots "de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon".

56 Règle 35, paragraphe b)

Dans le texte français seulement, insérer les mots "à propulsion mécanique" entre les mots "un navire" et "faisant route".

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French,
of the text of resolution A.464(XII), adopted by
the Assembly of the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization on 19 November 1981, with
the Annex thereto comprising fifty-six amendments
to the Convention on the International Regulations
for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted in
conformity with Article VI of the Convention, the
original text of the resolution and Annex being
deposited with the Inter-Governmental Maritime
Consultative Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME, en anglais et en français,
du texte de la résolution A.464(XII) adoptée par
l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale
consultative de la navigation maritime le 19 novembre 1981
et de l'annexe à cette résolution qui comprend cinquante-six
amendements à la Convention sur le Règlement international
de 1972 pour prévenir les abordages en mer adoptés
conformément aux dispositions de l'article VI de la
Convention, le texte original de la résolution et de son
annexe étant déposé auprès de l'Organisation intergouverne-
mentale consultative de la navigation maritime.



For the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

London,
Londres, le

5. I. 82

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972
ADOPTED ON 19 NOVEMBER 1987

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER
ADOPTES LE 19 NOVEMBRE 1987

RESOLUTION A.626(15)

adopted on 19 November 1987

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

THE ASSEMBLY,

RECALLING article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, on amendments to the Regulations,

HAVING CONSIDERED the amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its fifty-third and fifty-fourth sessions and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of article VI of that Convention and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning entry into force of these amendments,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3 of article VI of the Convention, the amendments set out in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4 of article VI of the Convention, that each amendment shall enter into force on 19 November 1989 unless by 19 May 1988 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3 of article VI, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance, together with copies to all Members of the Organization;
4. INVITES Contracting Parties to notify any objections to the amendments not later than 19 May 1988, whereafter the amendments will be deemed to have entered into force in accordance with the provisions of this resolution.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

1 Rule 1(e) - Vessel of special construction

The existing text is replaced by the following:

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

2 Rule 3(h) - Vessel constrained by her draught

The existing text is replaced by the following:

"(h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following."

3 New rule 8(f) - Not to impede

The following new paragraph (f) is added:

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

- (ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this part.
- (iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision."

4 Rule 10(a) - Traffic separation schemes adopted by the Organization

The existing text is replaced by the following:

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

5 Rule 10(c) - Crossing traffic lanes

The existing text is replaced by the following:

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

6 Annex 1, section 2(d) - Uppermost light

The existing text is replaced by the following:

- "(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight or the all-round light prescribed in rule 23(c)(i) is carried in addition to sidelights, then such masthead light or all-round light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights."

7 Annex 1, section 2(i)(ii) - Vertical spacing of lights

The existing text is replaced by the following:

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

8 Annex 1, section 10 - Sailing vessels lights

In section 10(a):

In the lead-in, the word "underway" is added after "sailing vessels".

In section 10(b):

In the lead-in, the word "underway" is added after "sailing vessels".

9 Annex IV, new paragraph 1(o) - Distress signals

The following new paragraph (o) is added:

"(o) approved signals transmitted by radiocommunication systems."

RESOLUTION A.626(15)

adoptée le 19 novembre 1987

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT les dispositions de l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui ont trait aux amendements à ce règlement,

AYANT EXAMINE les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés lors de ses cinquante-troisième et cinquante-quatrième sessions et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article VI de ladite convention, ainsi que les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements figurant à l'annexe de la présente résolution;
2. DECIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que chaque amendement entrera en vigueur le 19 novembre 1989, à moins que, d'ici au 19 mai 1988, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties à la Convention, pour approbation, ainsi que des copies à tous les Membres de l'Organisation;
4. INVITE les Parties contractantes à soumettre leurs objections aux amendements au plus tard le 19 mai 1988, date après laquelle les amendements seront considérés comme étant entrés en vigueur conformément aux dispositions de la présente résolution.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

1 Règle 1, paragraphe e) - Navire de construction spéciale

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

"e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, ce navire 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, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles."

2 Règle 3, paragraphe h) - Navire handicapé par son tirant d'eau

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

"h) L'expression "Navire handicapé par son tirant d'eau" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route."

3 Règle 8, nouveau paragraphe f) - Ne pas gêner

Ajouter le nouveau paragraphe f) suivant :

"f) i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manoeuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage."

ii) Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manoeuvre, tenir dûment compte des manoeuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.

iii) Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage."

4 Règle 10, paragraphe a) - Dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

"a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles."

5 Règle 10, paragraphe c) - Traversée des voies de circulation

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

"c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic."

6 Annexe 1, section 2, paragraphe d) - Feu le plus élevé

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

"d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe ou bien

le feu visible sur tout l'horizon prescrit à la règle 23 c) i) en plus des feux de côté, ce feu de tête de mât ou ce feu visible sur tout l'horizon doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté."

7 Annexe I, section 2, alinéa ii) du paragraphe i) - Espacement des feux dans le plan vertical

Sans objet dans le texte français.

8 Annexe I, section 10 - Feux à bord des navires à voile

Au paragraphe a) de la section 10, ajouter les mots "faisant route" après les mots "navires à voile".

Au paragraphe b) de la section 10, ajouter les mots "faisant route" après les mots "navires à voile".

9 Annexe IV, nouvel alinéa o) du paragraphe 1 - Signaux de détresse

Ajouter le nouvel alinéa o) suivant :

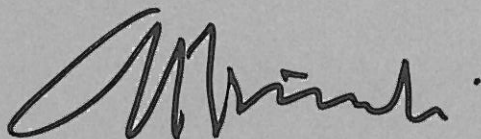
"o) signaux approuvés transmis par des systèmes de radiocommunications."

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French, of the text of resolution A.626(15), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 19 November 1987, with the Annex thereto comprising amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des textes anglais et français de la résolution A.626(15), adoptée le 19 novembre 1987 par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, et de l'annexe à ladite résolution qui contient les amendements à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel que modifié, adoptés conformément aux dispositions de l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

For the Secretary-General of the
International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de
l'Organisation maritime internationale :



London,

25. III. 1988

Londres, le

AMENDMENT TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972
ADOPTED ON 19 OCTOBER 1989

AMENDEMENT AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER
ADOpte LE 19 OCTOBRE 1989

RESOLUTION A.678(16)

adopted on 19 October 1989

AMENDMENT TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

THE ASSEMBLY,

Recalling article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, on amendments to the Regulations,

HAVING CONSIDERED the amendment to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted by the Maritime Safety Committee at its fifty-seventh session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of article VI of that Convention and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning entry into force of this amendment,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3 of article VI of the Convention, the amendment set out in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4 of article VI of the Convention, that the amendment shall enter into force on 19 April 1991 unless by 19 April 1990 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendment;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3 of article VI, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance, together with copies to all Members of the Organization;
4. INVITES Contracting Parties to submit any objections to the amendment not later than 19 April 1990, whereafter the amendment will be deemed to have entered into force as determined in the present resolution.

ANNEX

AMENDMENT TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

Rule 10 - Traffic separation schemes

The existing text of paragraph (d) is replaced by the following:

- "(d)(i) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.
- (ii) Notwithstanding subparagraph (d)(i), a vessel may use an inshore traffic zone when en route to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid immediate danger."

RESOLUTION A.678(16)
adoptée le 19 octobre 1989

AMENDEMENT AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui a trait aux amendements à ce règlement,

AYANT EXAMINE l'amendement au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adopté à sa cinquante-septième session et qui a été communiqué à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la Convention, ainsi que les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de cet amendement,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, l'amendement figurant à l'annexe de la présente résolution;
2. DECIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que l'amendement entrera en vigueur le 19 avril 1991, à moins que, d'ici au 19 avril 1990, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection à cet amendement;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties contractantes à la Convention, pour approbation, ainsi que des copies à tous les Membres de l'Organisation;
4. INVITE les Parties contractantes à soumettre leurs objections à l'amendement au plus tard le 19 avril 1990, date après laquelle l'amendement sera considéré comme étant entré en vigueur selon les modalités fixées dans la présente résolution.

ANNEXE

AMENDEMENT AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Règle 10 - Dispositifs de séparation du trafic

Remplacer le texte actuel du paragraphe d) par ce qui suit :

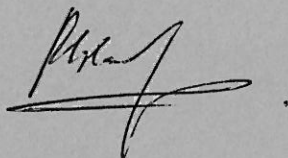
- "d) i) Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière;
- ii) nonobstant les dispositions de l'alinéa d) i), les navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière ou pour éviter un danger immédiat."

CERTIFIED TRUE COPY in English and French, of the text of resolution A.678(16), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 19 October 1989, with the Annex thereto comprising an amendment to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIEE CONFORME des textes anglais et français de la résolution A.678(16), adoptée le 19 octobre 1989 par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, et de l'annexe à ladite résolution qui contient l'amendement à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel que modifié, adopté conformément aux dispositions de l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

For the Secretary-General of the
International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de
l'Organisation maritime :



London,

12 - XII - 1989

Londres, le

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972
ADOPTED ON 4 NOVEMBER 1993

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER
ADOPTÉS LE 4 NOVEMBRE 1993

RESOLUTION A.736(18)
adopted on 4 November 1993

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

THE ASSEMBLY,

RECALLING article VI of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, on amendments to the Regulations,

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

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3 of article VI of the Convention, the amendments set out in the Annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4 of article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 4 November 1995 unless by 4 May 1994 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3 of article VI, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;
4. INVITES Contracting Parties to notify any objections to the amendments not later than 4 May 1994, whereafter the amendments will be deemed to have been accepted to enter into force as determined in the present resolution.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972

- 1 Rule 26(b)(i): Delete the words "a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket".
- 2 Rule 26(c)(i): Delete the words "a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket".
- 3 Rule 26(d): is amended to read as follows:

"(d) The additional signals described in Annex II to these regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing."
- 4 Annex I, section 3 - Horizontal positioning and spacing of lights: a new paragraph (d) is added as follows:

"(d) When only one masthead light is prescribed for a power driven vessel, this light shall be exhibited forward of amidships; except that a vessel of less than 20 metres in length need not exhibit this light forward of amidships but shall exhibit it as far forward as is practicable."
- 5 Annex I, section 9 - Horizontal sectors:
 - the existing paragraph "(b)" is renumbered to read "(b)(i)".
 - a new subparagraph (b)(ii) is added as follows:

"(b)(ii) If it is impracticable to comply with paragraph (b)(i) of this section by exhibiting only one all-round light, two all-round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear, as far as practicable, as one light at a distance of one mile."
- 6 Annex I, section 13 - Approval: Amend to read "14. Approval"; and insert a new section 13 as follows:

"13. High speed craft

The masthead light of high speed craft with a length to breadth ratio of less than 3.0 may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°."

7 Annex II, section 2 - Signals for trawlers:

- the lead-in sentence of paragraph (a) is amended to read:
 "(a) Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit:"
- the lead-in sentence of paragraph (b) is amended to read:
 "(b) Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit:"
- a new paragraph (c) is added as follows:
 "(c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in paragraphs (a) or (b) of this section, as appropriate."

8 Annex IV, subparagraph 1(o): Amend to read:

- "(o) approved signals transmitted by radiocommunication systems, including survival craft radar transponders."

RESOLUTION A.736(18)
adoptée le 4 novembre 1993

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR
LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT l'article VI de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer qui a trait aux amendements à ce règlement,

AYANT EXAMINE les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés lors de sa soixante et unième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de cette convention, ainsi que les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1 ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements figurant en annexe à la présente résolution;

2 DECIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 4 novembre 1995 à moins que, avant le 4 mai 1994, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;

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

4 INVITE les Parties contractantes à notifier leurs objections aux amendements au plus tard le 4 mai 1994, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été acceptés conformément aux dispositions de la présente résolution.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

1 Règle 26 b) i)

Supprimer les mots "un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier".

2 Règle 26 c) i)

Supprimer les mots "un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier".

3 Règle 26 d)

Modifier cette règle comme suit :

"d) Les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement s'appliquent à un navire en train de pêcher à très peu de distance d'autres navires en train de pêcher."

4 Annexe I, section 3 - Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

Ajouter un nouveau paragraphe d) libellé comme suit :

"d) Lorsqu'un seul feu de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire, si ce n'est qu'un navire de longueur inférieure à 20 mètres n'a pas à placer ce feu en avant de la demi-longueur du navire mais doit le placer aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique."

5 Annexe I, section 9 - Secteurs horizontaux de visibilité

- Renommer le paragraphe b) existant, qui devient l'alinéa b) i).

- Ajouter un nouvel alinéa b) ii) libellé comme suit :

"b) ii) S'il est impossible dans la pratique de satisfaire à l'alinéa b) i) de la présente section en plaçant un seul feu visible sur tout l'horizon, deux feux visibles sur tout l'horizon doivent être utilisés et convenablement placés ou masqués de manière à être perçus, dans toute la mesure du possible, comme un feu unique à une distance de un mille."

6 Annexe I, section 13 - Agrément : renuméroter cette section qui devient la "section 14. Agrément", et insérer une nouvelle section 13 libellée comme suit :

"Section 13. Engins à grande vitesse

Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse dont le rapport longueur/largeur est inférieur à 3,0 peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle prescrite au paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°."

7 Annexe II, section 2 - Signaux pour chalutiers

- Modifier comme suit la phrase introductive du paragraphe a) :
"a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé doivent montrer :"
- Modifier comme suit la phrase introductive du paragraphe b) :
"b) Tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres qui sont en train de chaluter à deux doivent montrer :"
- Ajouter un nouveau paragraphe c) libellé comme suit :
"c) Un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres qui est en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé, ou en train de chaluter à deux, peut montrer les feux prescrits au paragraphe a) ou b) de la présente section, selon le cas."

8 Annexe IV, alinéa 1 o) :

Modifier comme suit le libellé de cet alinéa :

- "o) signaux approuvés transmis par des systèmes de radiocommunication, y compris les répondeurs radar des embarcations ou radeaux de sauvetage."

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French, of the text of resolution A.736(18), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 November 1993, with the annex thereto comprising amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME des textes anglais et français de la résolution A.736(18), adoptée le 4 novembre 1993 par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, et de l'annexe à ladite résolution qui contient les amendements à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer tel que modifié, adoptés conformément aux dispositions de l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

London

11. I. 94

Londres, le

**2007 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

Resolution A.1004(25)

Adopted on 29 November 2007

**AMENDEMENTS DE 2007 AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

Résolution A.1004(25)

Adoptés le 29 novembre 2007

**ПОПРАВКИ 2007 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА**

Резолюция A.1004(25)

Принята 29 ноября 2007 года

**ENMIENDAS DE 2007 AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS
ABORDAJES, 1972**

Resolución A.1004(25)

Adoptadas el 29 de noviembre de 2007

RESOLUTION A.1004(25)

Adopted on 29 November 2007

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

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

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

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 December 2009, unless by 1 June 2008 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;
4. INVITES Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 June 2008, whereafter the amendments will be deemed to have entered into force as determined in the present resolution, in accordance with the provisions of paragraph 4 of article VI of the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED

Annex IV

Distress signals

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

- (a) a gun or other explosive signals fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) a signal made by any signalling method consisting of the group ... – – – ... (SOS) in the Morse Code;
- (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word “MAYDAY”;
- (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) a rocket parachute flare or a hand-flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) a distress alert by means of digital selective calling (DSC) transmitted on:
 - (i) VHF channel 70, or
 - (ii) MF/HF on the frequencies 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz or 16804.5 kHz;
- (m) a ship-to-shore distress alert transmitted by the ship’s Inmarsat or other mobile satellite service provider ship earth station;
- (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons;
- (o) approved signals transmitted by radiocommunications systems, including survival craft radar transponders.

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

3 Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III and the following signals:

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

RÉSOLUTION A.1004(25)
adoptée le 29 novembre 2007

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLÉE,

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

AYANT EXAMINÉ les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer que le Comité de la sécurité maritime a adoptés à sa quatre-vingt-deuxième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la convention, ainsi que les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements qui figurent en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 1er décembre 2009 à moins que, avant le 1er juin 2008, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection à ces amendements;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, de communiquer ces amendements à toutes les Parties contractantes à la Convention, pour approbation;
4. INVITE les Parties contractantes à la Convention à faire part de leurs éventuelles objections au plus tard le 1er juin 2008, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été acceptés aux fins de leur entrée en vigueur à la date prévue dans la présente résolution, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article VI de la Convention.

ANNEXE

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER, TEL QUE MODIFIÉ

Annexe IV

Signaux de détresse

1 Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, indiquent la détresse et le besoin d'assistance :

- a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b) 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) signal émis par tout système de signalisation, constitué par le groupe ... — — — ... (SOS) du code Morse;
- e) signal radiotéléphonique constitué par le mot "MAYDAY";
- f) signal de détresse NC du Code international de signaux;
- g) signal consistant en un pavillon carré ayant au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
- h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- l) alerte de détresse émise par appel sélectif numérique (ASN) sur :
 - i) la voie VHF 70, ou
 - ii) les fréquences 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ou 16804,5 kHz en MF/HF.
- m) alerte de détresse dans le sens navire-côtière émise par la station terrienne de navire Inmarsat ou d'un autre prestataire de services mobiles par satellite;
- n) signaux émis par les radiobalises de localisation des sinistres;

- o) signaux approuvés émis par des systèmes de radiocommunications, y compris les répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage.

2 Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin d'assistance, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3 Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (volume III) et aux signaux suivants :

- a) morceau de toile de couleur orange soit avec un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);
- b) colorant.

РЕЗОЛЮЦИЯ А.1004 (25)

Принята 29 ноября 2007 года

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VI Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся поправок к Правилам,

РАССМОТРЕВ поправки к Международным правилам предупреждения столкновений судов в море 1972 года, принятые Комитетом по безопасности на море на его восемьдесят второй сессии и доведенные до сведения всех договаривающихся сторон в соответствии с пунктом 2 статьи VI Конвенции, а также с рекомендациями Комитета по безопасности на море относительно вступления в силу этих поправок,

1. ПРИНИМАЕТ, в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции, поправки, изложенные в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ, в соответствии с пунктом 4 статьи VI Конвенции, что поправки вступят в силу 1 декабря 2009 года, если до 1 июня 2008 года более одной трети договаривающихся сторон Конвенции не представят своих возражений против поправок;
3. ПРОСИТ Генерального секретаря, в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции, довести данные поправки до сведения всех договаривающихся сторон Конвенции для принятия;
4. ПРЕДЛАГАЕТ договаривающимся сторонам Конвенции представить свои возражения против поправок не позднее 1 июня 2008 года; после этой даты поправки будут считаться принятыми для вступления в силу, как определено настоящей резолюцией, в соответствии с положениями пункта 4 статьи VI Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА С ПОПРАВКАМИ

Приложение IV

Сигналы бедствия

1 Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо отдельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи:

- a) пушечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин;
- b) непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов;
- c) ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;
- d) сигнал, переданный с помощью любой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков ... — — — ... (SOS) по азбуке Морзе;
- e) сигнал, передаваемый по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «МЭЙДЭЙ»;
- f) сигнал бедствия по Международному своду сигналов – NC;
- g) сигнал, состоящий из квадратного флага, над или под которым находится шар или что-либо, похожее на шар;
- h) пламя на судне (например, от горящей смоляной или мазутной бочки и т.п.);
- i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
- j) дымовой сигнал – выпуск клубов дыма оранжевого цвета;
- k) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- l) сигнал бедствия, передаваемый цифровым избирательным вызовом (ЦИВ) на:
 - i) канале 70 ОВЧ, или
 - ii) СЧ/ВЧ на частотах 2187,5 кГц, 8414,5 кГц, 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12577 кГц или 16804,5 кГц;
- m) сигнал бедствия «судно – берег», переданный судовой станцией Инмарсат или судовой земной станцией другого поставщика подвижной спутниковой службы;
- n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями-указателями местоположения;
- o) одобренные сигналы, передаваемые системами радиосвязи, включая сигналы радиолокационных маяков-ответчиков на спасательных шлюпках и плотках.

2 Запрещается применение или выставление любого из вышеуказанных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи; не допускается также использование сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

3 Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, том III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию, а также на возможность использования следующих сигналов:

- a) полотнище оранжевого цвета с черным квадратом и кругом или другим соответствующим символом (для опознания с воздуха);
- b) цветное пятно на воде.

Resolución A.1004(25)
Adoptada el 29 de noviembre de 2007

**ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a las modificaciones del Reglamento,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 82º periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1. ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de diciembre de 2009, a menos que el 1 de junio de 2008, más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique estas enmiendas a todas las Partes Contratantes del Convenio para que las acepten;
4. INVITA a las Partes Contratantes del Convenio a que notifiquen cualquier recusación de las enmiendas a más tardar el 1 de junio de 2008, fecha después de la cual se considerará que las enmiendas han sido aceptadas para su entrada en vigor como se establece en la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA
PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, ENMENDADO

Anexo IV

Señales de peligro

1 Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

- a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
- b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) una señal emitida por cualquier sistema de señales consistente en el grupo ··· — — ··· (SOS) del Código Morse;
- e) una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "MAYDAY";
- f) la señal de peligro "NC" del Código internacional de señales;
- g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) un alerta de socorro mediante llamada selectiva digital que se transmita en:
 - i) el canal 70 de ondas métricas, o
 - ii) las frecuencias 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz de ondas hectométricas/decamétricas;

- m) un alerta de socorro buque-costera transmitido por la estación terrena de buque de Inmarsat u otro proveedor de servicios móviles por satélite;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros;
- o) señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radiocomunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

2 Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

3 Se recuerdan las secciones correspondientes del Código internacional de señales, el Volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento y las siguientes señales:

- a) un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
- b) una marca colorante del agua.

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French, of the text of resolution A.1004(25), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 29 November 2007, with the Annex thereto comprising an amendment to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE des textes anglais et français de la résolution A.1004(25), adoptée le 29 novembre 2007 par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, et de l'annexe à ladite résolution qui contient l'amendement à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié, adopté conformément aux dispositions de l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Заверенная копия официальных переводов на испанский и русский языки.

Copia certificada de las traducciones oficiales a los idiomas español y ruso.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale:

За Генерального секретаря Международной морской организации:



Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,
Londres le,
Лондон,
Londres,

18/2/2008

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972
ADOPTED ON 29 NOVEMBER 2001

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER
ADOPTÉS LE 29 NOVEMBRE 2001

RESOLUTION A.910(22)
adopted on 29 November 2001

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

THE ASSEMBLY,

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

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

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 29 November 2003 unless by 29 May 2002 more than one third of the Contracting Parties have notified their objection to the amendments;
3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate this resolution to all Contracting Parties to the Convention for acceptance;
4. INVITES Contracting Parties to submit any objections to the amendments not later than 29 May 2002 whereafter the amendments will be deemed to have been accepted to enter into force as determined in the present resolution.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972**

1 Rule 3

- Amend paragraph (a) as follows:
 - (a) The word “vessel” includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.
- Add a new paragraph (m) as follows:
 - (m) The term “Wing-In-Ground (WIG) craft” means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.

2 Rule 8

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

3 Rule 18

- Add a new paragraph (f) as follows:
 - (f) (i) A WIG craft when taking-off, landing and in flight near the surface shall keep well clear of all other vessels and avoid impeding their navigation;
 - (ii) a WIG craft operating on the water surface shall comply with the Rules of this Part as a power-driven vessel.

4 Rule 23

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

5 Rule 31

- Amend Rule 31 as follows:

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

6 Rule 33

- Amend Rule 33(a) as follows:

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

7 Rule 35

- Add a new paragraph (i) and renumber accordingly:

- (i) A vessel of 12 metres or more but less than 20 metres in length shall not be obliged to give the bell signals prescribed in paragraphs (g) and (h) of this Rule. However, if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

8 ANNEX I

Section 13 High-speed craft*

- Amend the existing text of this section as follows:

- (a) The masthead light of high-speed craft may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in paragraph 2(a)(i) of this annex, provided that the base angle of the isosceles triangles formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27°.
- (b) On high-speed craft of 50 metres or more in length, the vertical separation between foremast and mainmast light of 4.5 metres required by paragraph 2(a)(ii) of this annex may be modified provided that such distance shall not be less than the value determined by the following formula:

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

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

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

9 ANNEX III

Section 1 Whistles

- Amend paragraph (a):

(a) *Frequencies and range of audibility*

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

- Amend paragraph (c):

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

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

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

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

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

^{*3} When the measure frequencies lie within the range 800-2100Hz

Section 2 Bell or gong

- Amend paragraph (b) as follows:

(b) *Construction*

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

RÉSOLUTION A.910(22)
adoptée le 29 novembre 2001

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

L'ASSEMBLÉE,

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

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

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements qui figurent en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, que les amendements entreront en vigueur le 29 novembre 2003 à moins que, avant le 29 mai 2002, plus d'un tiers des Parties contractantes n'aient notifié leur objection aux amendements;
3. PRIE le Secrétaire général, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, de communiquer la présente résolution à toutes les Parties contractantes à la Convention pour approbation;
4. INVITE les Parties contractantes à notifier leurs objections aux amendements au plus tard le 29 mai 2002, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été acceptés aux fins de leur entrée en vigueur conformément aux dispositions de la présente résolution.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR
LES ABORDAGES EN MER**

1 Règle 3 : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

"a) Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau."

Le nouveau paragraphe m) ci-après est ajouté :

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

2 Règle 8 : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

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

3 Règle 18 : Le nouveau paragraphe f) ci-après est ajouté :

"f) i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.

ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique."

4 Règle 23 : Le nouveau paragraphe c) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence :

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

5 Règle 31 : La règle 31 est modifiée comme suit :

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

6 **Règle 33** : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

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

7 **Règle 35** : Le nouveau paragraphe i) ci-après est ajouté et les paragraphes suivants sont renumérotés en conséquence :

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

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

"13. Engins à grande vitesse"

- a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle qui est prescrite au paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.
- b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2 a) ii) de la présente annexe fixe à 4,5 m peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante :

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

Dans cette formule :

- y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant;
- a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation ;
- ? est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés;
- C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres."

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

9 ANNEXE III

Section 1 Sifflets : Le paragraphe a) est modifié comme suit :

"a) *Fréquences et portée sonore*

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

Le paragraphe c) est modifié comme suit :

"c) *Intensité du signal et portée sonore*

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180 - 700 Hz (? 1 %) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou 180 - 2 100 Hz (? 1 %) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après."

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120 ^{*1}	0,5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

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

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

*3 Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

Section 2 Cloche ou gong : Le paragraphe b) est modifié comme suit :

"b) *Construction*

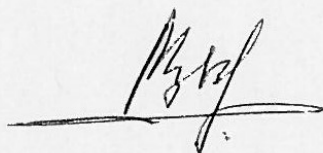
Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est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

CERTIFIED TRUE COPY, in English and French, of the text of resolution A.910(22), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 29 November 2001, with the annex thereto, comprising amendments to the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME, en anglais et en français, du texte de la résolution A.910(22), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale le 29 novembre 2001, ainsi que de son annexe, contenant les amendements à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, lesquels ont été adoptés conformément à l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :



London,

Londres, le

17 - VII 2002

تعديلات عام 2013 على اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972

القرار A.1085(28)

المعتمد في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013

《1972 年国际海上避碰规则公约》2013 年修正案

第 A.1085(28)号决议

2013 年 12 月 4 日通过

2013 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

Resolution A.1085(28)

Adopted on 4 December 2013

AMENDEMENTS DE 2013 AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

Résolution A.1085(28)

adoptée le 4 décembre 2013

ПОПРАВКИ 2013 ГОДА К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА

Резолюция A.1085(28)

Принята 4 декабря 2013 года

ENMIENDAS DE 2013 AL REGLAMENTO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

Resolución A.1085(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013

第 A.1085(28)号决议

2013 年 12 月 4 日通过

《1972 年国际海上避碰规则公约》修正案

大会，

忆及《1972 年国际海上避碰规则公约》(下文称“本公约”)关于各规则修正案的第六条，

又忆及大会经第 A.1070(28)号决议通过了《国际海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)，

注意到为使《文书实施规则》成为强制性规则本公约的建议修正案，

审议了经海安会第九十一届会议通过的、并按本公约第六条第二款已发送给所有缔约国的本公约修正案；还审议了海安会关于该修正案生效的建议案；

1. 根据本公约第六条第三款，**通过**载于本决议附件中的修正案；
2. 根据本公约第六条第四款，**决定**该修正案将于 2016 年 1 月 1 日生效，除非在 2015 年 7 月 1 日之前已有超过三分之一的本公约缔约国表示反对该修正案；
3. 根据新的 F 部分新的第 40 条规定，**确定**在《文书实施规则》(第 A.1070(28)号决议附件)中除第 29、30、31 和 32 款外，无论何处使用“应(should)”字都等同于“须(shall)”字。
4. **要求**秘书长按照本公约第六条第三款向本公约的所有缔约国发送该修正案以供接受；
和
5. **请**本公约各缔约国在 2015 年 7 月 1 日之前提交其可能有的、对该修正案的任何反对意见，此后该修正案须视为已经被接受，按照本决议的决定生效。

附 件

经修正的《1972 年国际海上避碰规则公约》修正案

在现有的 E 部分(免除)之后增加新的 F 部分如下：

“F 部分

核证对本公约规定的遵守

第 39 条

定义

- (a) 审核系指一套系统的、独立的和有文件记录的程序以获取审核证据，以及客观地对其评价以确定达到审核标准的程度。
- (b) 审核机制系指本组织建立的、考虑到本组织制订的各项导则的国际海事组织会员国审核机制。
- (c) 文书实施规则系指本组织经第 A.1070(28)号决议通过的《国际海事组织文书实施规则》(《文书实施规则》)。
- (d) 审核标准系指《文书实施规则》。

第 40 条

应用范围

缔约国在履行本公约所含的其义务和责任时须采用《文书实施规则》的规定。

第 41 条

核证遵守

- (a) 每一缔约国均须按照审核标准接受本组织的定期审核，以核证遵守和实施本公约的情况。
- (b) 本组织秘书长须依据本组织制订的各项导则为管理“审核机制”负有责任。
- (c) 每一缔约国均须依据本组织制订的各项导则为方便开展审核和实施行动计划以处理发现的问题负有责任。

(d) 对一切缔约国的审核须：

(i) 以本组织秘书长拟订的总体计划为基础，并考虑到本组织制订的各项导则；和

(ii) 按定期间隔开展，并考虑到本组织制订的各项导则。”

Resolution A.1085(28)
(adopted on 4 December 2013)

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

THE ASSEMBLY,

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

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the Convention to make the use of the III Code mandatory,

HAVING CONSIDERED the amendments to the Convention, adopted by the Maritime Safety Committee at its ninety-first session and communicated to all Contracting Parties in accordance with paragraph 2, article VI of the Convention; and also the recommendations of the Maritime Safety Committee concerning the entry into force of these amendments,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 3, article VI of the Convention, the amendments set out in the annex to the present resolution;
2. DECIDES, in accordance with paragraph 4, article VI of the Convention, that the amendments shall enter into force on 1 January 2016, unless by 1 July 2015 more than one third of Contracting Parties to the Convention have notified their objection to the amendments;
3. DETERMINES that, pursuant to new rule 40 of new part F, whenever the word "should" is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 3, article VI of the Convention, to communicate these amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance; and
5. INVITES Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 July 2015, whereafter the amendments shall be deemed to have been accepted for entry into force as determined in the present resolution.

Annex

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL REGULATIONS
FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972, AS AMENDED**

After existing part E (Exemptions), a new part F is added to read as follows:

"PART F

Verification of compliance with the provisions of the Convention

Rule 39

Definitions

- (a) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
- (b) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization*.
- (c) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).
- (d) *Audit Standard* means the Code for Implementation.

Rule 40

Application

Contracting Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Rule 41

Verification of compliance

- (a) Every Contracting Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.
- (b) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization*.
- (c) Every Contracting Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization*.

- (d) Audit of all Contracting Parties shall be:
- (i) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
 - (ii) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Résolution A.1085(28)
adoptée le 4 décembre 2013

**AMENDEMENTS À LA CONVENTION SUR LE RÈGLEMENT INTERNATIONAL
DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

L'ASSEMBLÉE,

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

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'elle a adopté le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) par la résolution A.1070(28),

NOTANT les amendements qu'il avait été proposé d'apporter à la Convention en vue de rendre obligatoire l'utilisation du Code III,

AYANT EXAMINÉ les amendements à la Convention que le Comité de la sécurité maritime a adoptés à sa quatre-vingt-onzième session et qui ont été communiqués à toutes les Parties contractantes conformément au paragraphe 2 de l'article VI de la Convention, ainsi que les recommandations du Comité de la sécurité maritime concernant l'entrée en vigueur de ces amendements,

1. ADOPTE, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, les amendements dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. DÉCIDE que, conformément au paragraphe 4 de l'article VI de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1er janvier 2016, à moins que, avant le 1er juillet 2015, plus d'un tiers des Parties contractantes à la Convention n'aient notifié leur objection à ces amendements;
3. ÉTABLIT que, en application de la nouvelle règle 40 de la nouvelle partie F, les mots "devrait/devraient" employés dans le Code III (annexe à la résolution A.1070(28)) doivent être interprétés comme ayant le sens de "doit/doivent", sauf dans les paragraphes 29, 30, 31 et 32;
4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément au paragraphe 3 de l'article VI de la Convention, ces amendements à toutes les Parties contractantes à la Convention pour approbation;
5. INVITE les Parties contractantes à la Convention à notifier toute objection qu'ils pourraient avoir à ces amendements au plus tard le 1er juillet 2015, date après laquelle les amendements seront réputés avoir été approuvés aux fins de leur entrée en vigueur à la date fixée dans la présente résolution.

ANNEXE

**AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR
LES ABORDAGES EN MER, TEL QUE MODIFIÉ**

La nouvelle partie F suivante est insérée à la suite de l'actuelle partie E (Exemptions) :

"PARTIE F

Vérification du respect des dispositions de la Convention

Règle 39

Définitions

- a) *Audit* désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.
- b) *Programme d'audit* désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation.
- c) *Code d'application* désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).
- d) *Norme d'audit* désigne le Code d'application.

Règle 40

Application

Les Gouvernements contractants utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'ils s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Convention.

Règle 41

Vérification de la conformité

- a) Toute Partie contractante fait l'objet d'audits périodiques qu'effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Convention.
- b) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation.
- c) Il incombe à toute Partie contractante de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme d'action visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation.

- d) L'audit de chaque Partie contractante doit :
- i) suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tienne compte des directives élaborées par l'Organisation; et
 - ii) être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation."

Резолюция А.1085(28)

Принята 4 декабря 2013 года

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью VI Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года (далее именуемой «Конвенция»), касающуюся внесения поправок в Правила,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на то, что резолюцией А.1070(28) она приняла Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ),

ОТМЕЧАЯ предложенные поправки к Конвенции с целью сделать обязательным применение Кодекса ОДИ,

РАССМОТРЕВ поправки к Конвенции, одобренные Комитетом по безопасности на море на его девяносто первой сессии и разосланные всем Участникам в соответствии с пунктом 2 статьи VI Конвенции; а также рекомендации Комитета по безопасности на море, касающиеся вступления этих поправок в силу,

1. ПРИНИМАЕТ в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции поправки, изложенные в приложении к настоящей резолюции;
2. ПОСТАНОВЛЯЕТ в соответствии с пунктом 4 статьи VI Конвенции, что поправки вступают в силу 1 января 2016 года, если до 1 июля 2015 года более одной трети Участников Конвенции не заявят о своих возражениях против поправок;
3. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что согласно новому правилу 40 новой части F во всех случаях, когда в Кодексе ОДИ (приложение к резолюции А.1070(28)) используется слово «should», оно должно читаться как «shall» за исключением пунктов 29, 30, 31 и 32;
4. ПРОСИТ Генерального секретаря в соответствии с пунктом 3 статьи VI Конвенции направить эти поправки всем Участникам Конвенции для принятия; и
5. ПРЕДЛАГАЕТ Участникам Конвенции представить любые возражения, которые они могут иметь против поправок, не позднее 1 июля 2015 года; после этой даты поправки будут считаться принятыми для вступления в силу, как определено в настоящей резолюции.

Приложение

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВИЛАМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ 1972 ГОДА С ПОПРАВКАМИ**

После существующей части Е (Изъятия) добавляется новая часть F следующего содержания:

«ЧАСТЬ F

Проверка соответствия положениям Конвенции

Правило 39

Определения

- a) *Проверка* означает систематический, независимый, документально оформленный процесс получения сведений и их объективной оценки с целью определить, в какой степени выполнены критерии проверки.
- b) *Система проверки* означает Систему проверки государств-членов ИМО, установленную Организацией, с учетом руководства, разработанного Организацией.
- c) *Кодекс по осуществлению* означает Кодекс по осуществлению документов ИМО (Кодекс ОДИ), принятый Организацией резолюцией А.1070 (28).
- d) *Стандарт проверки* означает Кодекс по осуществлению.

Правило 40

Применение

Участники применяют положения Кодекса по осуществлению при выполнении своих обязательств и обязанностей, содержащихся в настоящей Конвенции.

Правило 41

Проверка соответствия

- a) Каждый Участник подвергается периодическим проверкам со стороны Организации в соответствии со стандартом проверки для проверки соответствия настоящей Конвенции и ее осуществления.
- b) Генеральный секретарь Организации несет ответственность за осуществление Системы проверки на основе руководства, разработанного Организацией.
- c) Каждый Участник несет ответственность за облегчение проведения проверки и осуществление программы принятия мер в свете сделанных выводов на основе руководства, разработанного Организацией.

- d) Проверка всех Участников:
- i) основана на общей системе, разработанной Генеральным секретарем Организации, с учетом руководства, разработанного Организацией; и
 - ii) проводится с регулярными интервалами с учетом руководства, разработанного Организацией».

Resolución A.1085(28)
Adoptada el 4 de diciembre de 2013
(Punto 15 c) del orden del día)

**ENMIENDAS AL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a las modificaciones del Reglamento,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmiendas al Convenio para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Convenio, adoptadas por el Comité de seguridad marítima en su 91º periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de seguridad marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2016, a menos que a más tardar el 1 de julio de 2015 más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas;

3 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 40 de la nueva parte F, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique estas enmiendas a todas las Partes Contratantes del Convenio para su aceptación;

5 INVITA a las Partes Contratantes del Convenio a que notifiquen cualquier objeción a las enmiendas a más tardar el 1 de julio de 2015, fecha después de la cual se considerará que las enmiendas han sido aceptadas para su entrada en vigor como se establece en la presente resolución.

ANEXO

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, ENMENDADO

A continuación de la actual parte E "Exenciones", se añade la siguiente nueva parte F:

"PARTE F – VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO

Regla 39

Definiciones

- a) *Auditoría:* proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.
- b) *Plan de auditorías:* el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- c) *Código de implantación:* el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).
- d) *Norma de auditoría:* el Código de implantación.

Regla 40

Aplicación

Las Partes Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades en virtud del presente Convenio.

Regla 41

Verificación del cumplimiento

- a) Toda Parte Contratante estará sujeta a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente Convenio.
- b) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.
- c) Toda Parte Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.

- d) La auditoría de todas las Partes Contratantes:
 - i) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
 - ii) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización."

(د) إن المراجعة التي تخضع لها جميع الأطراف المتعاقدة :

(i) تستند إلى جدول شامل يُعدّه الأمين العام للمنظمة ، آخذاً في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة ؛

(ii) تتم بشكل دوري على فترات فاصلة ، على أن تؤخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .“

مرفق

تعديلات على اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972

يُضاف الجزء الجديد واو بعد الجزء الحالي هاء (الإعفاءات) وينصّ على ما يلي :

”الجزء واو

التحقق من مدى التقيد بأحكام الاتفاقية

القاعدة 39

تعريفات

- (أ) *المراجعة* هي عملية منهجية ومستقلة وموثقة للحصول على بيانات للمراجعة وتقييمها بصورة موضوعية من أجل تحديد مدى استيفاء معايير المراجعة .
- (ب) *مخطط المراجعة* هو مخطط المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية الذي تضعه المنظمة والذي يأخذ في الاعتبار الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة * .
- (ج) *مدونة تنفيذ الصكوك* هي مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدها المنظمة بالقرار A.1070(28) .
- (د) *معيّار المراجعة* هو مدونة تنفيذ الصكوك .

القاعدة 40

الانطباق

يجب على الأطراف المتعاقدة أن تستخدم أحكام مدونة تنفيذ الصكوك في إطار اضطلاعها بواجباتها ومسؤولياتها التي تنصّ عليها هذه الاتفاقية .

القاعدة 41

التحقق من مدى التقيد بالأحكام

- (أ) يخضع كل طرف متعاقد لمراجعة دورية من قبل المنظمة بموجب معيار المراجعة للتحقق من مدى تقيدها بهذه الاتفاقية وتنفيذها لأحكامها .
- (ب) تقع على عاتق الأمين العام للمنظمة مسؤولية إدارة مخطط المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .
- (ج) تقع على عاتق كل طرف متعاقد مسؤولية تيسير القيام بالمراجعة وتنفيذ برنامج للإجراءات التصحيحية لمعالجة نتائج المراجعة استناداً إلى الخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة .

**القرار (A.1085(28))
(المعتمد في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013)**

تعديلات على اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972

إن الجمعية ،

إذ تستذكر المادة VI من اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 (المشار إليها في ما يلي باسم "الاتفاقية") التي تتناول تعديل اللوائح ،

وإذ تستذكر أيضاً أنها اعتمدت بالقرار A.1070(28) مدونة تنفيذ الصكوك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (مدونة تنفيذ الصكوك) ،

وإذ تأخذ علماً بالتعديلات المقترحة على الاتفاقية لجعل مدونة تنفيذ الصكوك إلزامية ،

وقد نظرت في التعديلات على الاتفاقية التي أعتمدها لجنة السلامة البحرية في دورتها الحادية والتسعين وعممتها على الأطراف المتعاقدة كافة بموجب الفقرة 2 من المادة VI من الاتفاقية ؛ وأيضاً في التوصيات التي تقدّمت بها لجنة السلامة البحرية بشأن دخول هذه التعديلات حيّز التنفيذ ،

1. تعتمد بموجب الفقرة 3 من المادة VI من الاتفاقية التعديلات الواردة في مرفق هذا القرار ؛

2. تقرر أنه بموجب الفقرة 4 من المادة VI من الاتفاقية ، تدخل التعديلات حيّز التنفيذ في 1 كانون الثاني/يناير 2016 ، ما لم يتم أكثر من ثلث الأطراف المتعاقدة بحلول 1 تموز/يوليو 2015 بإخطار المنظمة باعتراضها على التعديلات ؛

3. تقرر أنه وفقاً للقاعدة الجديدة 40 من الجزء الجديد واو ، حيثما استُخدمت عبارة "ينبغي" في مدونة تنفيذ الصكوك (مرفق القرار A.1070(28)) ، يُفهم منها على أنها تعني "يجب" ، باستثناء الفقرات 29 و 30 و 31 و 32 ؛

4. تطلب من الأمين العام ، عملاً بالفقرة 3 من المادة VI من الاتفاقية ، أن يُعمّم هذه التعديلات على جميع الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية بغية قبولها ؛

5. تدعو الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية إلى أن تتقدّم بأي اعتراضات قد تكون لديها على التعديلات في موعد أقصاه 1 تموز/يوليو 2015 ، وهو التاريخ الذي تُعتبر فيه التعديلات بعد انقضاءه على أنها مقبولة لكي تدخل حيّز التنفيذ على النحو المنصوص عليه في هذا القرار .

نسخة صادقة مصدقة من نص القرار A.1085(28) الذي اعتمدته جمعية المنظمة البحرية الدولية مع مرفقه الذي يتضمن التعديلات على اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972 ، في 4 كانون الأول/ديسمبر 2013 وفقاً للمادة VI من الاتفاقية . وقد أودع النص الأصلي لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

此件系国际海事组织大会于公元二零一三年十二月四日按照《1972年国际海上避碰规则公约》第VI条通过的第A.1085(28)号决议附件中的该公约修正案文本的核证无误副本，其原件由国际海事组织秘书长保存。

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the resolution A.1085(28), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 4 December 2013, with the annex thereto comprising amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, adopted in conformity with article VI of the Convention, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte de la résolution A.1085(28), adoptée par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale le 4 décembre 2013 et dont l'annexe contient les amendements au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer adoptés conformément à l'article VI de la Convention, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

ЗАВЕРЕННАЯ КОПИЯ текста резолюции A.1085(28), принятой Ассамблеей Международной морской организации 4 декабря 2013 года, в приложении к которой содержатся поправки к Международным правилам предупреждения столкновений судов в море 1972 года, принятые в соответствии со статьей VI Конвенции, подлинник которых сдан на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de la resolución A.1085(28), adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 4 de diciembre de 2013, cuyo anexo incluye modificaciones del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, adoptadas de conformidad con el artículo VI del Convenio, habiéndose depositado el texto original ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية :

国际海事组织秘书长代表

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

За Генерального секретаря Международной морской организации:

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

لندن ، في

伦敦，

London,

Londres, le

Лондон,

Londres,

30 JUNE 2014

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

**CONVENTION SUR LE RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

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

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

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

ARTICLE II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

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

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

- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

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

ARTICLE III

Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.
2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.
3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.
4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

ARTICLE IV

Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.
(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.
2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.
3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.
4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.
5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.
6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

ARTICLE V

Revision Conference

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

ARTICLE VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.
3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.
4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the

Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

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

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

ARTICLE VII

Denunciation

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

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

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

ARTICLE VIII

Deposit and Registration

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

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

ARTICLE IX

Languages

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

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

DONE AT LONDON this twentieth day of October
one thousand nine hundred and seventy-two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A - GENERAL

RULE 1

Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of

any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

RULE 2

Responsibility

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.
- (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3

General Definitions

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

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

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

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
- (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
- (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

- (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
- (v) a vessel engaged in minesweeping operations;
- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as *severely restrict*
~~renders her unable to deviate from her~~ course.
the towing vessel and her tow to deviate from their *GOAL*
- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B - STEERING AND SAILING RULES

SECTION I - CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

RULE 5

Look-out

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

RULE 6

Safe speed

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

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

- (a) By all vessels:
 - (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

- (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
- (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7

Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid collision

- (a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- (c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.
- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RULE 9

Narrow channels

- (a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- (b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.
- (c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.
- (d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.
- (e)
 - (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).
 - (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.
- (f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an

intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

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

RULE 10

Traffic separation schemes

- (a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.
- (b) A vessel using a traffic separation scheme shall:
 - (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
 - (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
 - (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.
- (c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.
- (e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
 - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - (ii) to engage in fishing within a separation zone.

- (f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.
- (g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.
- (h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.
- (i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.
- (j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

SECTION II - CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

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

RULE 12

Sailing vessels

- (a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
 - (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
 - (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

- (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13

Overtaking

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- (b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.
- (d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

RULE 14

Head-on situation

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15

Crossing Situation

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

RULE 16

Action by give-way vessel

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

W.A.

RULE 17

Action by stand-on vessel

- (a) (i) 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. *Ed*
- (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

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

SECTION III - CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19

Conduct of vessels in restricted visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.
- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
 - (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- (e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C - LIGHTS AND SHAPES

RULE 20

Application

- (a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.
- (b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.
- (c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.
- (d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.
- (e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex I to these Regulations.

RULE 21

Definitions

- (a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

- (b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- (c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.
- (d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.
- (e) "All round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.
- (f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22

Visibility of Lights

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

- (a) In vessels of 50 metres or more in length:
 - a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

- (b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
 - a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length:
 - a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

RULE 23

Power-driven vessels underway

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
 - (i) a masthead light forward;
 - (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - (iii) sidelights;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

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

RULE 24

Towing and pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).

- (e) A vessel or object being towed shall exhibit:
- (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed ^{alongside} or pushed in a group shall be lighted as one vessel,
- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- (g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

RULE 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
- (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight.
- (b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- (c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line,


the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

- (d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26

Fishing vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

- (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels, ^{Engaged in fishing} may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations. 
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

- (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).

- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
 - (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
 - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - (iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.
- (g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.

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

RULE 28

Vessels constrained by their draught

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

RULE 29

Pilot vessels

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
 - (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
 - (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.
- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

Anchored vessels and vessels aground

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:
 - (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

- (ii) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
 - (i) two all-round red lights in a vertical line;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

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

PART D - SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

- (a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- (b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.
- (c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.
- (b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34

Manoeuvring and warning signals

- (a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
- one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
 - two short blasts to mean "I am altering my course to port";
 - three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".
- (b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:
- (i) these light signals shall have the following significance:
- one flash to mean "I am altering my course to starboard";
 - two flashes to mean "I am altering my course to port";
 - three flashes to mean "I am operating astern propulsion";
- (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
- (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
 - (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35

Sound signals in restricted visibility

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

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

- (e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

RULE 36

Signals to attract attention

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

RULE 37

Distress signals

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


PART E - EXEMPTIONS

RULE 38

Exemptions

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

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I, permanent exemption.
 - (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of ~~Section 3(b)~~ ^{Sections 2(a) and 3(b)} of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations. 
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I

POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS
OF LIGHTS AND SHAPES

1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:
 - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.
- (b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.
- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

- (d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- (e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.
- (f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.
- (g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- (h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.
- (i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:
 - (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

- (ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale;
- (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.
- (j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.
- (k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights

- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- (b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

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

- (a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c)(i) and not lower than the sidelights.
- (b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d)(i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes

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

- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;
 - (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.
- (b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metre.
- (c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

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

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

(i) White

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

(ii) Green

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. Intensity of lights

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

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

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

K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

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

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal Sectors

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.
- (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.
- (b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical Sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

- (b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.
- (c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights

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

12. Manoeuvring light

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

13. Approval

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

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS
FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for Trawlers

- (a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit:
 - (i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;
 - (ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;
 - (iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.
- (b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:
 - (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
 - (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2(a) above.

3. Signals for purse seiners

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

ANNEX III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

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

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

(c) Sound signal intensity and range of audibility

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

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

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

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

(d) Directional properties

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

(e) Positioning of whistles

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

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

(f) Fitting of more than one whistle

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

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

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

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

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

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:
 - (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
 - (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
 - (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
 - (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...---... (SOS) in the Morse Code;
 - (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
 - (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
 - (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
 - (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.)
 - (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
 - (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
 - (l) the radiotelegraph alarm signal;
 - (m) the radiotelephone alarm signal;
 - (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.
2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.
3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:
- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
 - (b) a dye marker.

CONVENTION SUR LE REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Les Parties à la présente Convention,

DESIREUSES de maintenir un niveau élevé de sécurité
en mer,

CONSCIENTES de la nécessité de réviser et de mettre à
jour les Règles internationales pour prévenir les abordages
en mer annexées à l'Acte final de la Conférence inter-
nationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine
en mer,

AYANT EXAMINE ces Règles à la lumière des faits
nouveaux survenus depuis leur approbation,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à
donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent
le Règlement international de 1972 pour prévenir les
abordages en mer (ci-après dénommé "le Règlement"), joint
à la présente Convention.

ARTICLE II

Signature, ratification, acceptation,
approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature
jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à
l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation"). Celle-ci informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

ARTICLE III

Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général").

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

ARTICLE IV

Entrée en vigueur

1. a) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa a) du paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, acceptation, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le Secrétaire général informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

ARTICLE V

Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

ARTICLE VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les Membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que de la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

ARTICLE VII

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.
3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

ARTICLE VIII

Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.
2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A - GENERALITES

REGLE 1

Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire 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, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'autant près que possible aux présentes Règles.

REGLE 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

REGLE 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

a) Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression "navire à voile" désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression "navire en train de pêcher" désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.

e) Le terme "hydravion" désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.

f) L'expression "navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre" désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression "navire à capacité de manoeuvre restreinte" désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manoeuvre restreinte :

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage ^{qui permet difficilement au navire} ~~qui rend impossible tout remorquage et à la remorque de modifier leur route.~~ ~~changement de cap.~~

h) L'expression "navire handicapé par son tirant d'eau" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes "longueur" et "largeur" d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

1) L'expression "visibilité réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B - REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I - CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITE

REGLE 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

REGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

REGLE 6

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

a) Par tous les navires :

- i) la visibilité;
- ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
- iii) la capacité de manoeuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
- iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;

v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;

vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :

- i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
- ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
- iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;
- iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
- v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;

vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

REGLE 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au "plotting" radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

REGLE 8

Manoeuvres pour éviter les abordages

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

REGLE 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) 1) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manoeuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manoeuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

REGLE 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manoeuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;

ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

SECTION II - CONDUITE DES NAVIRES
EN VUE LES UNS DES AUTRES

REGLE 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

REGLE 12

Navires à voile

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

REGLE 13

Navire qui en rattrape un autre

a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

REGLE 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les

feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

REGLE 15


Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

REGLE 16

Manoeuvre du navire non privilégié


Tout navire qui est tenu, ~~en vertu des présentes Règles,~~ de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.



REGLE 17

Manoeuvre du navire privilégié

a) 1) Lorsqu'un navire est tenu, ~~en vertu de l'une quelconque des présentes Règles,~~ de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.



ii) Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans

l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manoeuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

REGLE 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;

iii) d'un navire en train de pêcher;

iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

- ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
 - iii) d'un navire en train de pêcher.
- c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte.
- d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre ou qu'un navire à capacité de manoeuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
- ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e) Un hydravion amérri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

SECTION III - CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITE REDUITE

REGLE 19

Conduite des navires par visibilité réduite

- a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manoeuvres suivantes :

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

PARTIE C - FEUX ET MARQUES

REGLE 20

Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

REGLE 21

Définitions

a) L'expression "feu de tête de mât" désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression "feux de côté" désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression "feu de poupe" désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression "feu de remorquage" désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

e) L'expression "feu visible sur tout l'horizon" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression "feu à éclats" désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

REGLE 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 6 milles
- feu de côté : 3 milles

- feu de poupe : 3 milles
- feu de remorquage : 3 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles
- feu de côté : 2 milles
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :

- feu de tête de mât : 2 milles
- feu de côté : 1 mille
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles

REGLE 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- i) un feu de tête de mât à l'avant;
- ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- iii) des feux de côté;
- iv) un feu de poupe.

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon. En outre, ce navire doit, si possible, montrer des feux de côté.

REGLE 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer :

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe;

iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués ^{à couple} ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,

i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté;

ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

REGLE 25

Navires à voile faisant route
et navires à l'aviron

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :

- i) des feux de côté;
- ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

REGLE 26

Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir

du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires, ^{en train de pêcher} peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre et navires à capacité de manoeuvre restreinte

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicoûne;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), des feux de tête de mâât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).

d) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicoûnes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mâât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.

g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.

h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

REGLE 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

REGLE 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;

iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :

i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

REGLE 31

Hydravions

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

PARTIE D - SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

REGLE 32

Définitions

a) Le terme "sifflet" désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression "son bref" désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression "son prolongé" désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

REGLE 33

Matériel de signalisation sonore

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

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

REGLE 34

Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manoeuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

- un son bref pour dire : "Je viens sur tribord";
- deux sons brefs pour dire : "Je viens sur bâbord";
- trois sons brefs pour dire : "Je bats en arrière".

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manoeuvre :

i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :

- un éclat pour dire : "Je viens sur tribord";
- deux éclats pour dire : "Je viens sur bâbord";
- trois éclats pour dire : "Je bats en arrière";

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : "Je compte vous rattraper sur tribord";

- deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : "Je compte vous rattraper sur bâbord";

ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :

- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manoeuvre et des signaux avertisseurs.

REGLE 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un navire à capacité de manoeuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre 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'un abordage à un navire qui s'approche.

g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

REGLE 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

REGLE 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

PARTIE E - EXEMPTIONS

REGLE 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement :

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.

d) i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I : exemption permanente.

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté ^{des sections 2a) et 3 b)} résultant des prescriptions ~~de la section 2a)~~ de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.



g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
DES FEUX ET MARQUES

1. Définition

L'expression "hauteur au-dessus du plat-bord" désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

i) le feu de tête de mât, avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.

f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

Les feux de côté doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;

iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;

iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes :

i) Blanc

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

ii) Vert

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

iii) Rouge

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

iv) Jaune

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

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule :

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

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule :

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles D	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour $K = 0,8$ I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE : L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. Feux de manoeuvre

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manoeuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Agrément

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE II

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES DES NAVIRES DE PECHE PECHANT A PROXIMITE LES UNS DES AUTRES

1. Généralités

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endrcit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer :

i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer :

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses appareils de pêche.

ANNEXE III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MATERIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. Sifflets

a) Fréquence et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;

ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;

iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m ² (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) Caractéristiques directionnelles

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction

du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) Emplacement des sifflets

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) Ensemble de sifflets

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être

montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible; il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. Agrément

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DETRESSE

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours :

a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;

b) 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) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... - - - ... (S.O.S) du code Morse;

e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot "Mayday";

f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;

g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);

i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;

j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;

k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;

l) signal d'alarme radiotélégraphique;

m) signal d'alarme radiotéléphonique;

n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivants :

a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);

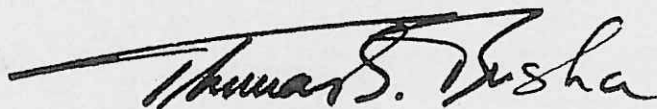
b) colorant.

Certified true copy of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, done at London on 20 October 1972, the original of which is deposited with the Inter-Governmental Maritime Organization.

Copie certifiée conforme de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, en date, à Londres, du 20 octobre 1972, dont l'original a été déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Thomas S. Busha". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the beginning.

London,

Londres, le

1 . X . 73