

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1961 Nr. 83

A. TITEL

*Slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging
van mensenlevens op zee, 1960, met Bijlagen;
Londen, 17 juni 1960*

B. TEKST

De tekst van de Slotakte luidt als volgt:

**FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON
SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960**

Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, a Conference was held in London from 17 May to 17 June 1960 for the purpose of drawing up a Convention to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea signed in London on 10 June 1948 as well as for the purpose of revising the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948.

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

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| Argentina | Republic of Korea |
| Australia | Kuwait |
| Belgium | Liberia |
| Brazil | Mexico |
| Bulgaria | Netherlands |
| Cameroun | New Zealand |
| Canada | Norway |
| China | Pakistan |
| Cuba | Panama |
| Czechoslovakia | Peru |
| Denmark | Philippines |
| Dominican Republic | Poland |
| Finland | Portugal |
| France | Spain |
| Federal Republic of Germany | Sweden |
| Greece | Switzerland |
| Hungary | Union of Soviet Socialist Republics |
| Iceland | United Arab Republic |
| India | United Kingdom |
| Ireland | United States of America |
| Israel | Venezuela |
| Italy | Yugoslavia |
| Japan | |

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

| | |
|-----------|-----------------------|
| Ceylon | Roumania |
| Chile | Thailand |
| Guinea | Turkey |
| Indonesia | Union of South Africa |
| Iran | Vietnam |

**ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE POUR
LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960**

Sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, une Conférence s'est tenue à Londres du 17 mai au 17 juin 1960 en vue d'établir une Convention destinée à remplacer la Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 10 juin 1948 et de réviser les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948.

Désireux de promouvoir la sauvegarde de la vie humaine en mer par l'établissement, d'un commun accord, de principes uniformes et de Règles conçues à cet effet, les Gouvernements des pays suivants ont été représentés par des délégations à la Conférence :

| | |
|------------|--|
| Argentine | Koweït |
| Australie | Libéria |
| Belgique | Mexique |
| Brésil | Nouvelle-Zélande |
| Bulgarie | Norvège |
| Cameroun | Pakistan |
| Canada | Panama |
| Corée | Pays-Bas |
| Chine | Pérou |
| Cuba | Philippines |
| Danemark | Pologne |
| Espagne | Portugal |
| Etats-Unis | République arabe unie |
| Finlande | République Dominicaine |
| France | République fédérale d'Allemagne |
| Grèce | Royaume-Uni |
| Hongrie | Suède |
| Inde | Suisse |
| Irlande | Tchécoslovaquie |
| Islande | Union des Républiques socialistes soviétiques |
| Israël | Venezuela |
| Italie | Yougoslavie |
| Japon | |

Etaient représentés par des observateurs les Gouvernements des pays suivants :

| | |
|-----------|---------------------|
| Ceylan | Roumanie |
| Chili | Thaïlande |
| Guinée | Turquie |
| Indonésie | Union sud-africaine |
| Iran | Viet-Nam |

The following Inter-Governmental Organizations were also represented by observers at the Conference:—

United Nations
 Food and Agriculture Organization
 International Atomic Energy Agency
 International Civil Aviation Organization
 International Labour Organisation
 International Telecommunication Union
 World Health Organization
 World Meteorological Organization
 International Hydrographic Bureau

Sir Gilmour Jenkins, the Leader of the United Kingdom Delegation, was elected President of the Conference. Admiral Alfred C. Richmond, Leader of the Delegation of the United States of America, and Captain Alexander Saveliev, Leader of the Delegation of the Union of Soviet Socialist Republics, were elected First and Second Vice-Presidents respectively. The Secretary-General of the Conference was Mr. William Graham, Deputy Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

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

Heads of Delegations Committee: Sir Gilmour Jenkins (United Kingdom)
 Credentials Committee: Mr. Eleuterio Capapas (Philippines)
 Drafting Committee: Mr. Dennis C. Haselgrove (United Kingdom)
 Committee on General Provisions: Mr. Jean-Georges Roullier (France)
 Committee on Construction: Dr. Ing. Gino Solda (Italy)
 Committee on Life-Saving Appliances: Mr. Wladyslaw Milewski (Poland)
 Committee on Radio: Mr. Per Mortensen (Norway)
 Committee on Safety of Navigation: Mr. Anders Bache (Denmark)
 Committee on Carriage of Grain, Ore and Bulk Cargoes: Captain P. Pagonis (Greece)
 Committee on Carriage of Dangerous Goods: Mr. A. W. Clarke (United Kingdom)
 Committee on Safety of Nuclear-Powered Ships: Mr. Arthur Gatewood (United States)

The Conference had before it and used as a basis for discussion the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948.

In addition, the Conference, having carefully studied the new problems which have arisen owing to the advent of nuclear propulsion for merchant ships, and having regard to the hazards inherent in nuclear ships, recognised the importance of reaching an international agreement thereon. Considering the technical developments in this field which are likely to take place in the

Etaient également représentées par des observateurs à cette Conférence les organisations suivantes :

Organisation des Nations Unies
 Organisation pour l'alimentation et l'agriculture
 Agence internationale de l'énergie atomique
 Organisation de l'aviation civile internationale
 Organisation internationale du travail
 Union internationale des télécommunications
 Organisation mondiale de la santé
 Organisation météorologique mondiale
 Bureau hydrographique international

Sir Gilmour Jenkins, Chef de la délégation du Royaume-Uni, a été élu Président de la Conférence. L'Amiral Alfred C. Richmond, Chef de la délégation des Etats-Unis d'Amérique et le capitaine Alexandre Saveliev, Chef de la délégation de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, ont respectivement été élus premier et deuxième Vice-Présidents. M. William Graham, Secrétaire général adjoint de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, a été nommé secrétaire général de la Conférence.

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

Commission des chefs de délégation: Sir Gilmour Jenkins (Royaume-Uni)
 Commission de vérification des pouvoirs: M. Eleuterio Capapas (Philippines)
 Commission de rédaction: M. Dennis C. Haselgrove (Royaume-Uni)
 Commission des dispositions générales: M. Jean-Georges Roullier (France)
 Commission de la construction: Dr. Ing. Gino Soldà (Italie)
 Commission des engins de sauvetage: M. Wladyslaw Milewski (Pologne)
 Commission des radiocommunications: M. Per Mortensen (Norvège)
 Commission de la sécurité de la navigation: M. Anders Bache (Danemark)
 Commission du transport des grains, minerais et cargaisons en vrac: Capitaine P. Pagonis (Grèce)
 Commission du transport des marchandises dangereuses: M. A. W. Clarke (Royaume-Uni)
 Commission de la sécurité des navires à propulsion nucléaire: M. Arthur Gatewood (Etats-Unis)

La Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948, et les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, ont été mises à la disposition de la Conférence et utilisées comme base de discussion.

En outre, ayant fait un examen approfondi des nouveaux problèmes de sécurité posés par l'avènement de la propulsion nucléaire dans la navigation marchande et en raison des risques propres aux navires nucléaires, la Conférence a reconnu l'importance de conclure un accord international à leur sujet. Considérant les progrès techniques probables en ce domaine

near future, the Conference decided to include in the text of a revised Convention for the Safety of Life at Sea only a small number of Regulations dealing with matters of principle and procedure concerning nuclear ships.

As a result of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective Committees, and of the plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960, to replace the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948. The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, is appended hereto as Annex A to this Final Act.

The Conference also had before it and used as a basis for discussion the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea. The Conference considered it desirable to revise these Regulations and accordingly prepared and approved revised INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, but decided not to annex the revised Regulations to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960.

The Conference invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to forward the revised International Regulations for Preventing Collisions at Sea to the Governments which have accepted the present International Regulations for Preventing Collisions at Sea, and also invites the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, when substantial unanimity has been reached as to the acceptance of the revised International Regulations for Preventing Collisions at Sea to fix a date on and after which they shall be applied by the Governments which have agreed to accept them. The Conference requests the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization to give not less than one year's notice of this date to the Governments of all States.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea as revised by the Conference are appended hereto as Annex B to this Final Act.

The Conference adopted a number of RECOMMENDATIONS APPLICABLE TO NUCLEAR SHIPS (appended hereto as Annex C to this Final Act) in order to provide guidance for Governments in the application of the Regulations included in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and to draw attention to the main problems which at the present stage of technical development require attention.

The Conference also adopted other RECOMMENDATIONS on a number of matters arising from its deliberations. These are appended hereto as Annex D to this Final Act.

dans un proche avenir, elle a décidé de n'incorporer dans le texte révisé d'une Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qu'un petit nombre de règles limitées aux questions de principe et de procédure se rapportant aux navires nucléaires.

A la suite de ses délibérations, comme en témoignent les comptes rendus et rapports des diverses commissions, ainsi que ceux des séances plénières, la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1960, destinée à remplacer la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, figure en Annexe (Annexe A) au présent Acte final.

Les membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leurs discussions les actuelles Règles internationales pour prévenir les abordages en mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ces Règles et elle a, en conséquence, préparé et approuvé des RÈGLES INTERNATIONALES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER (révisées), mais a décidé de ne pas annexer ces Règles révisées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960.

La Conférence invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à communiquer les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (révisées) aux Gouvernements qui ont accepté les actuelles Règles internationales pour prévenir les abordages en mer et invite également l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, lorsqu'un accord équivalent à une unanimité aura été obtenu en faveur de l'acceptation des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer (révisées), à fixer la date à partir de laquelle ces Règles doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter. La Conférence prie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime de donner aux Gouvernements de tous les Etats un préavis minimum d'une année à compter de cette date.

Le texte des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles ont été révisées par la Conférence, est attaché en Annexe B au présent Acte final.

La Conférence a adopté un certain nombre de RECOMMANDATIONS INTÉRESSANT LES NAVIRES NUCLÉAIRES (figurant à l'annexe C du présent Acte final) pour faciliter aux Gouvernements l'application des Règles de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, en attirant leur attention sur les principaux problèmes qui, dans l'état actuel de la technique, requièrent leur examen.

La Conférence a également adopté d'autres RECOMMANDATIONS sur un certain nombre de points soulevés au cours de ses délibérations et qui figurent à l'Annexe D du présent Acte final.

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

Done in London this seventeenth day of June, 1960, in a single copy in English and French, each text being equally authoritative. The original texts will be deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, together with texts in the Russian and Spanish languages which will be translations.

The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization will send certified copies of this Final Act, and copies of the translations in the Russian and Spanish languages, to each of the Governments invited to send representatives or observers to the Conference.

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

Fait à Londres ce dix-sept juin, 1960, en un seul exemplaire, dans les langues française et anglaise, chacun de ces textes faisant également foi. Les textes originaux seront remis en dépôt à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime avec des textes en langue espagnole et russe, qui seront des traductions.

L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final, et des exemplaires des traductions dans les langues espagnole et russe, à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants ou des observateurs à la Conférence.

GILMOUR JENKINS

President.

W. GRAHAM

Secretary-General.

For the Government of the Argentine Republic:

Pour le Gouvernement de la République Argentine:

C. A. SANCHEZ SAÑUDO

M. H. CALZOLARI

N. G. PALACIOS

W. J. P. MAIDANA

For the Government of the Commonwealth of Australia:

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

T. NORRIS

A. N. BOULTON

A. J. EDWARDS

C. M. CARROLL

For the Government of the Kingdom of Belgium: Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

R. E. VANCRAEYNEST
A. J. DE MULDER
PH. DE GERLACHE DE GOMERY

For the Government of the United States of Brazil: Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil:

LUIS CLOVIS DE OLIVEIRA
SYLVIO DA ROCHA POLLIS
LUIZ GONZAGA DÖRING

For the Government of the People's Republic of Bulgaria: Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie:

PETKO DOKOV DOYNOV

For the Government of Cameroun: Pour le Gouvernement du Cameroun:

CH. SAGUEZ

For the Government of Canada: Pour le Gouvernement du Canada:

GEORGE A. DREW
ALAN CUMYN
M. F. MUNRO
J. H. KAY
H. O. BUCHANAN
J. G. MALLOCH
W. S. MORRISON

For the Government of the Republic of China: Pour le Gouvernement de République de Chine:

WU NAN-JU
C. M. WEI
YU-SHANG LI
MICHAEL KAHN

For the Government of the Republic of Cuba: Pour le Gouvernement de la République de Cuba:

For the Government of the Czechoslovak Republic: Pour le Gouvernement de la République tchécoslovaque:

MIROSLAV GALUŠKA

For the Government of the Kingdom of Denmark: Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark:

J. WORM
ANDERS BACHE
S. KIRKMAN-MØLLER

For the Government of the Dominican Republic: Pour le Gouvernement de la République Dominicaine:

HECTOR GARCÍA-GODOY

For the Government of the Republic of Finland: Pour le Gouvernement de la République de Finlande:

VOLMARI SÄRKKÄ

For the Government of the French Republic: Pour le Gouvernement de la République Française:

G. GRANDVAL
J. ROULLIER
C. MAUREL
LOUIS AUDIGOU
YVES ROCQUEMONT
M. BUREAU
P. ESTIENNE

For the Government of the Federal Republic of Germany: Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne:

H. HERWARTH
K. SCHUBERT

For the Government of the Kingdom of Greece: Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce:

P. PAGONIS
B. HANIDIS

For the Government of the Hungarian People's Republic: Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise:

B. SZILÁGYI

For the Government of the Republic of Iceland: Pour le Gouvernement de la République d'Islande:

HJALMAR R. BÁRDARSON
PÁLL RAGNARSSON

For the Government of the Republic of India: Pour le Gouvernement de la République de l'Inde:

R. L. GUPTA
C. P. SRIVASTAVA
T. B. BOSE
G. S. SINGH

For the Government of Ireland: Pour le Gouvernement de l'Irlande:
VALENTIN IREMONGER

For the Government of the State of Israel: Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël:

I. J. MINTZ
M. OFER
M. ECKDISH

For the Government of the Italian Republic: Pour le Gouvernement de la République italienne:

F. GHIGLIA
DOMENICO TESTA
GIORGIO CAVALLINI
GIORGIO MERIGGI

For the Government of Japan: Pour le Gouvernement du Japon:

TORU NAKAGAWA
 MASAO MIZUSHINA
 TOKUJI WAKASA
 MITSUO SATO
 SANKICHI SUZUKI
 S. YAHAGI
 M. MATSUZAKI
 KOJI SEKIYA
 SHIZUO NODA
 H. NAKANISHI
 N. MATSUZAWA
 N. NAKANO
 M. KURAMOTO
 S. OKADA
 J. KITAGAWA
 T. SUGIYAMA
 M. KUTSUKI
 M. MAEDA
 I. KOIDE
 K. OKADA
 M. YAMAGATA
 A. YAMAGATA
 S. TAMIYA
 T. NISHIJIMA

For the Government of the Republic of Korea: Pour le Gouvernement de la République de Corée:

TONG JIN PARK

For the Government of Kuwait: Pour le Gouvernement du Koweït:

M. QABAZARD
 H. GEO. WAUGH

For the Government of the Republic of Liberia: Pour le Gouvernement de la République du Libéria:

GEO. T. BREWER, JR.
 EDW. R. MOORE
 E. B. McCROHAN, JR.
 G. BUCHANAN
 L. J. BRINTON
 EDGAR T. KONSBERG

For the Government of the United Mexican States: Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique:

For the Government of the Kingdom of the Netherlands: Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

C. MOOLENBURGH
E. SMIT FZN
A. F. VAS DIAS
P. A. VERGROESEN
J. METZ

For the Government of New Zealand: Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

VICTOR G. BOIVIN
H. RUEGG
J. P. McVEAGH

For the Government of the Kingdom of Norway: Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège:

NEUBERTH WIE
MODOLV HAREIDE
H. B. ANDRESEN
KJELL HAUGERUD ANDERSEN
KJELL RASMUSSEN
E. J. SALVESEN
WALTER BILDØE
ODD LOENNECHEN

For the Government of Pakistan: Pour le Gouvernement du Pakistan:

MOHAMMED YOUSUF
M. ZAKAULLAH

For the Government of the Republic of Panama: Pour le Gouvernement de la République du Panama:

J. MEDINA
JOAQUIN F. FRANCO, JR.
R. PHILLIPPS P.
ALFRED L. NICHOLSON
MANUEL A. ACAZA

For the Government of the Republic of Peru: Pour le Gouvernement de la République du Pérou :

RICARDO RIVERA SCHREIBER
H. WIELAND

For the Government of the Republic of the Philippines: Pour le Gouvernement de la République des Philippines:

E. CAPAPAS
AGUSTIN L. MATHAY
C. CALUAG

For the Government of the Polish People's Republic: Pour le Gouvernement de la République populaire polonaise:

L. SZYMANSKI
W. MILEWSKI

For the Government of the Portuguese Republic: Pour le Gouvernement de la République portugaise:

ADOLFO DO AMARAL ABRANCHES PINTO
JOAQUIN CARLOS ESTEVES CARDOSO
ANTONIO DE JESUS BRAZ BELO DE CARVALHO
MANUEL ANTUNES DA MOTA

For the Government of the Spanish State: Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol:

SANTA CRUZ
MANUEL ALDEREGUIA
JUAN JOSE DE JAUREGUI
PATRICIO R. RODA
SANTIAGO MARTINEZ-CARO

For the Government of the Kingdom of Sweden: Pour le Gouvernement du Royaume de Suède:

C. G. WIDELL
LENNART BORG

For the Government of the Swiss Confederation: Pour le Gouvernement de la Confédération suisse:

ARMIN DAENEKER
WILLIAM ROCH

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics: Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques:

A. SAVELIEV

For the Government of the United Arab Republic: Pour le Gouvernement de la République arabe unie:

A. LOUSTAN

Y. A. OMAR

ALI HASSAN ABDEL RAHMAN

ABBAS SHAWKI

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

GILMOUR JENKINS

PERCY FAULKNER

DENNIS C. HASELGROVE

F. B. BOLTON

G. R. W. BRIGSTOCKE

JOHN BROWN

GERALD BURDON

F. A. EVERARD

F. I. GEDDES

E. C. V. GOAD

H. W. GREANY

F. C. HAMPDEN

JOHN M. HOULDER

W. ERRINGTON KEVILLE

I. T. LAWMAN

A. LOGAN

J. LENAGHAN

W. J. MADIGAN

ALLAN J. MARR

P. W. J. MARTIN

J. M. MURRAY

H. O'NEILL

T. L. OWEN

H. N. PEMBERTON

JAS. H. QUICK

W. J. SHARP

R. J. SHEPHERD

D. S. TENNANT

TOM YATES

For the Government of the United States of America: Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

ALFRED C. RICHMOND
R. T. MERRILL
ROBERT T. BARTLEY
JOHN P. COMSTOCK
IRVING T. DUKE
ARTHUR RANDOLPH GATEWOOD
HENRY T. JEWELL
VITO L. RUSSO
LYNDON SPENCER
CHARLES P. MURPHY
ALBERT J. CARPENTER
JOHN W. HECK
ROBERT I. PRICE
ARCHIBALD H. McCOMB, Jr.
OSCAR C. B. WEV
WILLIAM G. ALLEN
HARRY J. PARKER
CHARLES B. SMITH
BEN H. DAVIS
GEORGE C. STEINMAN
PAUL A. LUTZ
STEWART SPRINGER
JOSEPH A. CERINA
WILLIAM G. WATT
EDWARD G. MAGENNIS
CHARLES M. ROBERTSON
WAYNE MASON
CURTIS B. PLUMMER
DUNCAN D. PETERS
W. E. SMITH
E. M. WEBSTER
JOHN C. NIEDERMAIR
R. R. WAESCHE
GEORGE R. JACOBS
HAROLD R. WOODYARD
JONATHAN A. SISSON
E. E. BENZENBERG
M. G. FORREST
OWEN H. OAKLEY
JAMES B. ROBERTSON, Jr.
MAURICE J. SCANLON

For the Government of the Republic of Venezuela : Pour le Gouvernement de la République du Venezuela :

IGNACIO IRIBARREN BORGES

A. PICARDI

A. DE PEDRAZA

For the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia: Pour le Gouvernement de la République populaire fédérative de Yougoslavie :

LJUBISA VESELINOVIC

PREDRAG NIKOLIC

ANNEX A

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960

(De Engelse en de Franse tekst van Bijlage A zijn in *Trb.* 1961, 84 geplaatst.)

ANNEX B

REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

PART A.—PRELIMINARY AND DEFINITIONS

Rule 1

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

(b) The Rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the prescribed lights or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out. The lights prescribed by these Rules may also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and in all other circumstances when it is deemed necessary.

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

- (i) the word “vessel” includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;
- (ii) the word “seaplane” includes a flying boat and any other aircraft designed to manoeuvre on the water;
- (iii) the term “power-driven vessel” means any vessel propelled by machinery;
- (iv) every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;
- (v) a vessel or seaplane on the water is “under way” when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;
- (vi) the term “height above the hull” means height above the uppermost continuous deck;
- (vii) the length and breadth of a vessel shall be her length overall and largest breadth;
- (viii) the length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;

ANNEXE B

REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A.—PRELIMINAIRES ET DEFINITIONS

Règle 1

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

(b) Les prescriptions des Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou ne gênant pas leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante. Les feux prescrits par les présentes Règles peuvent également être montrés, du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite et dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

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

- (i) le mot "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amerri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;
- (ii) le mot "hydravion" désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;
- (iii) l'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mù par une machine;
- (iv) tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;
- (v) un navire ou un hydravion amerri "fait route" lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;
- (vi) l'expression "hauteur au-dessus du plat-bord" désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;
- (vii) la longueur et la largeur d'un navire doivent être sa longueur hors tout et sa plus grande largeur;
- (viii) la longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être la longueur et l'envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement;

- (ix) vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other;
- (x) the word “ visible ”, when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;
- (xi) the term “ short blast ” means a blast of about one second’s duration;
- (xii) the term “ prolonged blast ” means a blast of from four to six seconds’ duration;
- (xiii) the word “ whistle ” means any appliance capable of producing the prescribed short and prolonged blasts;
- (xiv) the term “ engaged in fishing ” means fishing with nets, lines or trawls but does not include fishing with trolling lines.

PART B.—LIGHTS AND SHAPES

Rule 2

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

- (i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees (20 points of the compass), so fixed as to show the light $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points) on each side of the vessel, that is, from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of a least 5 miles.
- (ii) Either forward or abaft the white light prescribed in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length shall not be required to carry this second white light but may do so.
- (iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the forward light shall always be shown lower than the after one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures.

- (ix) deux navires sont considérés comme étant “ en vue l'un de l'autre ” seulement lorsque l'un peut être observé visuellement par l'autre;
- (x) le mot “ visible ”, lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;
- (xi) l'expression “ son bref ” désigne un son d'une durée d'environ une seconde;
- (xii) l'expression “ son prolongé ” désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;
- (xiii) le mot “ sifflet ” signifie tout appareil capable de reproduire les sons brefs et prolongés qui sont prescrits;
- (xiv) l'expression “ en train de pêcher ” signifie en train de pêcher avec des filets, lignes ou chaluts, mais ne s'applique pas à la pêche avec des lignes traînantes.

PARTIE B.—FEUX ET MARQUES

Règle 2

- (a) Un navire à propulsion mécanique faisant route, doit porter :
 - (i) au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 225 degrés (20 quarts du compas), soit 112,5 degrés (10 quarts) de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.
 - (ii) Soit à l'avant, soit à l'arrière du feu blanc prescrit à l'alinéa (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires de longueur inférieure à 45,75 m. (ou 150 pieds), mais ils peuvent le porter.
 - (iii) Ces deux feux blancs doivent être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4,57 m. (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu avant se trouve toujours à un niveau inférieur à celui du feu arrière. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins le triple de la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou, le cas échéant, le feu unique doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6,10 m. (ou 20 pieds) et, si la largeur du navire dépasse 6,10 m. (ou 20 pieds), à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12,20 m. (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu, selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité.

- (iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points of the compass), so fixed as to show the light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of $112\frac{1}{2}$ degrees (10 points of the compass), so fixed as to show the light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these lights from being seen across the bows.

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

- (i) In the forepart amidships where it can best be seen a white light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 220 degrees of the compass, so fixed as to show the light 110 degrees on each side of the seaplane, namely, from right ahead to 20 degrees abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.
- (ii) On the right or starboard wing tip a green light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.
- (iii) On the left or port wing tip a red light, so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 110 degrees of the compass, so fixed as to show the light from right ahead to 20 degrees abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

Rule 3

(a) A power-driven vessel when towing or pushing another vessel or seaplane shall, in addition to her sidelights, carry two white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing and the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel towed, exceeds 600 feet, shall carry three white lights in a vertical line one over the other, so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light prescribed in Rule 2 (a) (i). None of these lights shall be carried at a

- (iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts du compas), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
 - (v) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts du compas) c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.
 - (vi) Lesdits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0,91 m. (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.
- (b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter :
- (i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220 degrés du compas, soit 110 degrés de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles.
 - (ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.
 - (iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile bâbord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à bâbord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

Règle 3

(a) Un navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Lorsqu'il remorque et que la longueur de la remorque mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué dépasse 183 m. (600 pieds), il doit porter trois feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu du milieu et que cette distance soit au moins égale à 1,83 m. (6 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques, et être placé dans la même

height of less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

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

(c) Between sunrise and sunset a power-driven vessel engaged in towing, if the length of tow exceeds 600 feet, shall carry, where it can best be seen, a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

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

Rule 4

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

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

(c) A vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, or a vessel engaged in surveying or underwater operations, or a vessel engaged in replenishment at sea, or in the launching or recovery of aircraft when from the nature of her work she is unable to get out of the way of approaching vessels, shall carry, in lieu of the lights prescribed in Rule 2 (a) (i) and (ii), or Rule 7 (a) (i), three lights in a vertical line one over the other so that the upper and lower lights shall be the same distance from, and not less than 6 feet above or below, the middle light. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day, she shall carry in a vertical line one

position que le feu blanc prescrit à la Règle 2 (a) (i). Aucun de ces feux ne devra se trouver à une hauteur inférieure à 4,27 m. (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

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

(c) Entre le lever et le coucher du soleil, un navire à propulsion mécanique qui remorque doit, si la longueur de la remorque dépasse 183 m. (600 pieds), porter à l'endroit le plus visible une marque noire biconique (deux cônes opposés par la base) d'au moins 0,61 m. (2 pieds) de diamètre.

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

Règle 4

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

(b) Un hydravion amerri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils sont le plus apparents, à la place du feu prescrit par la Règle 2 (b) (i), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0,92 m. (ou 3 pieds); ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale à 0,92 m. (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, ou un navire effectuant un ravitaillement en mer ou occupé à des opérations de décollage ou d'appontage d'avions et qui, en raison même de ces travaux, ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii) ou à la Règle 7 (a) (i), trois feux placés l'un au-dessus de l'autre sur une ligne verticale, de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu central et que cette distance soit au moins égale à 1,83 m. (ou 6 pieds). Le feu supérieure et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon

over the other not less than 6 feet apart, where they can best be seen, three shapes each not less than 2 feet in diameter, of which the highest and lowest shall be globular in shape and red in colour, and the middle one diamond in shape and white.

(d) (i) A vessel engaged in minesweeping operations shall carry at the fore truck a green light, and at the end or ends of the fore yard on the side or sides on which danger exists, another such light or lights. These lights shall be carried in addition to the light prescribed in Rule 2 (a) (i) or Rule 7 (a) (i), as appropriate, and shall be of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. By day she shall carry black balls, not less than 2 feet in diameter, in the same position as the green lights.

(ii) The showing of these lights, or balls indicates that it is dangerous for other vessels to approach closer than 3,000 feet astern of the minesweeper or 1,500 feet on the side or sides on which danger exists.

(e) The vessels and seaplanes referred to in this Rule, when not making way through the water, shall show neither the coloured sidelights nor the stern light, but when making way they shall show them.

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

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

Rule 5

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

(b) In addition to the lights prescribed in section (a), a sailing vessel may carry on the top of the foremast two lights in a vertical line one over the other, sufficiently separated so as to be clearly distinguished. The upper light shall be red and the lower light shall be green. Both lights shall be constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and shall be visible at a distance of at least 2 miles.

d'une distance d'au moins deux milles. De jour, le navire doit porter sur une même ligne verticale, à 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0,61 m. (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

(d) (i) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit porter un feu vert à la pomme du mât de misaine et un ou deux feux verts au bout ou aux bouts de la vergue de misaine du bord ou des bords où le danger est signalé. Ces feux doivent être portés en plus des feux prescrits par la Règle 2 (a) (i) ou la Règle 7 (a) (i), selon le cas, et doivent avoir des caractéristiques telles qu'ils soient visibles tout autour de l'horizon à une distance de deux milles au moins. De jour, il doit porter trois boules noires d'un diamètre d'au moins 0,61 m. (2 pieds), placées aux mêmes endroits que les feux verts.

(ii) Le port de ces feux ou boules indique qu'il est dangereux pour d'autres navires de s'approcher à moins d'un demi-mille de l'arrière du dragueur de mines ou à moins d'un quart de mille du bord ou des bords où le danger est signalé.

(e) Les navires et les hydravions mentionnés dans la présente Règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu arrière, mais ils doivent les montrer lorsqu'ils ont de l'erre.

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

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

Règle 5

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

(b) En plus des feux prescrits au paragraphe (a) un navire à voile peut porter à la partie supérieure du mât de misaine deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et suffisamment écartés pour être nettement distingués. Le feu supérieur sera rouge et le feu inférieur sera vert. Ces deux feux doivent être construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (i) et doivent être visibles à une distance d'au moins deux milles.

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

(d) Between sunrise and sunset a vessel being towed, if the length of the tow exceeds 600 feet, shall carry where it can best be seen a black diamond shape at least 2 feet in diameter.

Rule 6

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

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

Rule 7

Power-driven vessels of less than 65 feet in length, vessels under oars or sails of less than 40 feet in length, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights prescribed in Rules 2, 3 and 5, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:—

- (a) Power-driven vessels of less than 65 feet in length, except as provided in sections (b) and (c), shall carry:—
- (i) In the forepart of the vessel, where it can best be seen, and at a height above the gunwale of not less than 9 feet, a white light constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (i) and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.
 - (ii) Green and red sidelights constructed and fixed as prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v), and of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, or a combined lantern showing a green light and a red light from right ahead to $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft the beam on their respective sides. Such lantern shall be carried not less than 3 feet below the white light.

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

(d) Du lever au coucher du soleil, un navire qui est remorqué doit porter, si la longueur de la remorque dépasse 183 m. (600 pieds), une marque noire à forme biconique d'au moins 0,61 m. de diamètre (2 pieds) placée à l'endroit le plus apparent.

Règle 6

(a) Lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ses feux à leur bord respectif, suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

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

Règle 7

Les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 m. (65 pieds) de long et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 12,19 m. (40 pieds) de long ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux prescrits aux Règles 2, 3 et 5; mais s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:

(a) Sous réserve des dispositions des paragraphes (b) et (c), les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 m. (65 pieds) doivent porter:

(i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2,75 m. (9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc construit et fixé comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles.

(ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 (a) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0,91 m. (3 pieds) au-dessous du feu blanc.

- (b) Power-driven vessels of less than 65 feet in length when towing or pushing another vessel shall carry:—
- (i) In addition to the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii) two white lights in a vertical line, one over the other not less than 4 feet apart. Each of these lights shall be of the same construction and character as the white light prescribed in section (a) (i) and one of them shall be carried in the same position. In a vessel with a single mast such lights may be carried on the mast.
 - (ii) Either a stern light as prescribed in Rule 10 or in lieu of that light a small white light abaft the funnel or aftermast for the tow to steer by, but such light shall not be visible forward of the beam.
- (c) Power-driven vessels of less than 40 feet in length may carry the white light at a less height than 9 feet above the gunwale but it shall be carried not less than 3 feet above the sidelights or the combined lantern prescribed in section (a) (ii).
- (d) Vessels of less than 40 feet in length, under oars or sails, except as provided in section (f), shall, if they do not carry the sidelights, carry, where it can best be seen, a lantern showing a green light on one side and a red light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use and shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.
- (e) The vessels referred to in this Rule when being towed shall carry the sidelights or the combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, and a stern light as prescribed in Rule 10, or, except the last vessel of the tow, a small white light as prescribed in section (b) (ii). When being pushed ahead they shall carry at the forward end the sidelights or combined lantern prescribed in sections (a) or (d) of this Rule, as appropriate, provided that any number of vessels referred to in this Rule when pushed ahead in a group shall be lighted as one vessel under this Rule unless the overall length of the group exceeds 65 feet when the provisions of Rule 5 (c) shall apply.
- (f) Small rowing boats, whether under oars or sail, shall only be required to have ready at hand an electric torch or a lighted lantern, showing a white light, which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

- (b) Quand ils remorquent ou poussent un autre navire, les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 m (65 pieds) de longueur doivent porter :
- (i) En plus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits à l'alinéa (a) (ii), deux feux blancs placés sur une ligne verticale, à 1,22 m. (4 pieds) au moins l'un de l'autre. Chacun de ces feux doit être de même construction et de mêmes caractéristiques que le feu blanc prescrit à l'alinéa (a) (i), et l'un d'eux doit être placé dans la même position. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.
 - (ii) Soit le feu de poupe prescrit à la Règle 10, soit, au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers.
- (c) Les navires à propulsion mécanique de moins de 12,19 m. (40 pieds) peuvent porter le feu blanc à moins de 2,75 m. (9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être porté au moins à 0,91 m. (3 pieds) au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits au paragraphe (a) (ii).
- (d) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (f), les navires de moins de 12,19 m. (40 pieds) à l'aviron ou à la voile s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main et montré assez à temps pour prévenir une collision et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de bâbord, ni le feu rouge de tribord.
- (e) Lorsqu'ils sont pris en remorque, les navires mentionnés dans la présente Règle doivent porter, selon le cas, les feux de côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes (a) ou (d) de la présente Règle et un feu de poupe, conformément aux prescriptions de la Règle 10, soit, à l'exception du dernier navire remorqué, un petit feu blanc, conformément aux prescriptions de l'alinéa (b) (ii). Lorsqu'ils sont poussés en avant, ils doivent porter à l'extrémité avant, selon le cas, les feux de côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes (a) ou (d) de la présente Règle, étant entendu que si les navires auxquels s'applique cette Règle, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire régi par cette même Règle, sauf si la longueur totale du groupe dépasse 19,80 m. (65 pieds), auquel cas, les prescriptions de la Règle 5 (c) doivent être appliquées.
- (f) Les petites embarcations à l'aviron ou à la voile ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

- (g) The vessels and boats referred to in this Rule shall not be required to carry the lights or shapes prescribed in Rules 4 (a) and 11 (e) and the size of their day signals may be less than is prescribed in Rules 4 (c) and 11 (c).

Rule 8

(a) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way:—

- (i) Shall carry a white light at the masthead at a height of not less than 20 feet above the hull, visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles and at a distance of 8 feet below it a red light similar in construction and character. If such a vessel is of less than 65 feet in length she may carry the white light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the red light at a distance of 4 feet below the white light.
- (ii) Shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10.
- (iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes. An intermittent white light visible all round the horizon may be used in lieu of flare-up lights.

(b) A sailing pilot-vessel when engaged on pilotage duty and under way:—

- (i) Shall carry a white light at the masthead visible all round the horizon at a distance of at least 3 miles.
- (ii) Shall be provided with the sidelights or lantern prescribed in Rules 5 (a) or 7 (d), as appropriate, and shall, on the near approach of or to other vessels, have such lights ready for use, and shall show them at short intervals to indicate the direction in which she is heading, but the green light shall not be shown on the port side nor the red light on the starboard side. She shall also carry the stern light prescribed in Rule 10.
- (iii) Shall show one or more flare-up lights at intervals not exceeding 10 minutes.
- (c) A pilot-vessel when engaged on pilotage duty and not under way shall carry the lights and show the flares prescribed in sections (a) (i) and (iii) or (b) (i) and (iii), as appropriate, and if at anchor shall also carry the anchor lights prescribed in Rule 11.
- (d) A pilot-vessel when not engaged on pilotage duty shall show the lights or shapes for a similar vessel of her length.

- (g) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 (a) et 11 (e) et la dimension des signaux de jour peut être moindre que celle qui est prescrite dans les Règles 4 (c) et 11 (c).

Règle 8

(a) Un bateau-pilote à propulsion mécanique quand il est en service de pilotage et fait route, doit :

- (i) Porter un feu blanc en tête de mât qui ne doit pas être placé à une hauteur inférieure à 6,10 m. (20 pieds) au-dessus du plat-bord et doit être visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles, et porter à 2,40 m. (8 pieds) au-dessous du dit feu, un feu rouge de même construction et mêmes caractéristiques. Si le bateau-pilote a une longueur de moins de 19,8 m. (65 pieds) il peut porter le feu blanc à une hauteur qui ne soit pas inférieure à 2,65 m. (9 pieds) au-dessus du plat-bord et le feu rouge à une distance de 1,22 m. (4 pieds) au-dessous du feu blanc.
- (ii) Porter les feux de côté et les fanaux prescrits à la Règle 2 (a) (iv) et (v) ou à la Règle 7 (a) (ii) ou (d), selon le cas, ainsi que le feu de poupe prescrit à la Règle 10.
- (iii) Montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents "flare-up lights" à des intervalles ne dépassant pas 10 minutes. Un feu blanc intermittent visible sur tout l'horizon peut être utilisé au lieu des "flare-up lights".

(b) Un bateau-pilote à voile quand il est en service de pilotage et fait route doit :

- (i) Porter en tête de mât un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles.
- (ii) Etre équipé de feux de côté ou du fanal prescrit à la Règle 5 (a) ou 7 (d) selon le cas. S'il s'approche d'un autre navire ou s'il en voit un s'approcher, il doit avoir ces feux prêts à servir et doit les démasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de son cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de bâbord ni le feu rouge de tribord. Ce navire doit également porter le feu de poupe prescrit à la Règle 10.
- (iii) Montrer un ou plusieurs "flare-up lights" à des intervalles ne dépassant pas 10 minutes.

(c) Un bateau-pilote en service de pilotage lorsqu'il ne fait pas route, doit porter les feux et montrer les "flare-up lights" prescrits aux paragraphes (a) (i) et (iii) ou (b) (i) et (iii), selon le cas. Lorsqu'il est mouillé, il doit porter également les feux de mouillage prescrits à la Règle 11.

(d) Un bateau-pilote doit, lorsqu'il n'est pas en service de pilotage, porter les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de même longueur.

Rule 9

(a) Fishing vessels when not engaged in fishing shall show the lights or shapes for similar vessels of their length.

(b) Vessels engaged in fishing, when under way or at anchor, shall show only the lights and shapes prescribed in this Rule, which lights and shapes shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(c) (i) Vessels when engaged in trawling, by which is meant the dragging of a dredge net or other apparatus through the water, shall carry two lights in a vertical line, one over the other, not less than 4 feet nor more than 12 feet apart. The upper of these lights shall be green and the lower light white and each shall be visible all round the horizon. The lower of these two lights shall be carried at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(ii) Such vessels may in addition carry a white light similar in construction to the white light prescribed in Rule 2 (a) (i) but such light shall be carried lower than and abaft the all-round green and white lights.

(d) Vessels when engaged in fishing, except vessels engaged in trawling, shall carry the lights prescribed in section (c) (i) except that the upper of the two vertical lights shall be red. Such vessels if of less than 40 feet in length may carry the red light at a height of not less than 9 feet above the gunwale and the white light not less than 3 feet below the red light.

(e) Vessels referred to in sections (c) and (d), when making way through the water, shall carry the sidelights or lanterns prescribed in Rule 2 (a) (iv) and (v) or Rule 7 (a) (ii) or (d), as appropriate, and the stern light prescribed in Rule 10. When not making way through the water they shall show neither the sidelights nor the stern light.

(f) Vessels referred to in section (d) with outlying gear extending more than 500 feet horizontally into the seaway shall carry an additional all-round white light at a horizontal distance of not less than 6 feet nor more than 20 feet away from the vertical lights in the direction of the outlying gear. This additional white light shall be placed at a height not exceeding that of the white light prescribed in section (c) (i) and not lower than the sidelights.

(g) In addition to the lights which they are required by this Rule to carry, vessels engaged in fishing may, if necessary in order to attract the attention of an approaching vessel, use a flare-up light, or may direct the beam of their searchlight in the direction of a danger threatening the approaching vessel, in such a way as not to embarrass other vessels. They may also use working lights but fishermen shall take into account that

NOTE:— Vessels fishing with trolling lines are not “engaged in fishing” as defined in Rule 1(c) (xiv).

Règle 9

(a) Les bateaux de pêche lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur longueur.

(b) Les bateaux en train de pêcher doivent, lorsqu'ils font route ou lorsqu'ils sont au mouillage, montrer seulement les feux ou marques prescrits à la présente Règle qui doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(c) (i) Les bateaux occupés à chaluter c'est-à-dire traînant un chalut ou autre appareil immergé doivent porter deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et séparés par une distance de 1,22 m. (4 pieds) au moins et de 3,65 m. (12 pieds) au plus. Le feu supérieur doit être vert et le feu inférieur blanc, chacun d'eux devant être visible tout autour de l'horizon. Le feu inférieur doit être placé au-dessus des feux de côté, à une hauteur au moins double de la distance qui sépare les deux feux disposés verticalement.

(ii) Ces bateaux peuvent en outre porter un feu blanc de même construction que le feu blanc prescrit à la Règle 2 (a) (ii) mais ce feu doit être porté à une hauteur inférieure aux feux vert et blanc visibles sur tout l'horizon et sur l'arrière de ces feux.

(d) Les bateaux en train de pêcher, à l'exception des bateaux qui chalutent, doivent porter les feux prescrits au paragraphe (c) (i); toutefois, celui des deux feux placés verticalement qui occupe la position supérieure doit être rouge. Ces bateaux si leur longueur est inférieure à 12,19 m. (40 pieds) peuvent porter le feu rouge à une hauteur d'au moins 2,74 m. (9 pieds) au-dessus du plat-bord, le feu blanc étant placé à 1,83 m. (3 pieds) au moins au-dessous du feu rouge.

(e) Les bateaux mentionnés aux paragraphes (c) et (d) lorsqu'ils ont de l'erre doivent porter les feux de côté ou fanaux prescrits par la Règle 2 (a) (iv) et (v) ou à la Règle 7 (a) (ii) et (d), selon le cas, ainsi que le feu de poupe prescrit par la Règle 10. Lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ils ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu de poupe.

(f) Les bateaux mentionnés au paragraphe (d), ayant un appareil au dehors s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 m. (500 pieds) doivent porter un feu blanc additionnel, visible sur tout l'horizon, à une distance horizontale de 1,83 m. (6 pieds) au moins et de 6,10 m. (20 pieds) au plus en dehors des feux disposés verticalement et dans la direction de l'appareil qui s'étend au dehors. Ce feu blanc additionnel doit être placé à une hauteur qui ne sera pas supérieure à celle du feu blanc prescrit au paragraphé (c) (i) ni inférieure à celle des feux de côté.

(g) Outre les feux qu'ils sont tenus de porter, aux termes de la présente Règle, les bateaux en train de pêcher peuvent en cas de nécessité en vue d'attirer l'attention d'un navire qui s'approche, montrer un "flare-up light" ou peuvent orienter le faisceau de leur projecteur en direction du danger qui menace le navire qui s'approche, de telle façon que ce faisceau ne puisse gêner les autres navires. Ils peuvent en outre faire usage des feux de travail; les

NOTE.—Les navires pêchant avec des lignes traînantes ne sont pas "en train de pêcher" au sens de la Règle 1 (c) (xiv).

specially bright or insufficiently screened working lights may impair the visibility and distinctive character of the lights prescribed in this Rule.

(h) By day vessels when engaged in fishing shall indicate their occupation by displaying where it can best be seen a black shape consisting of two cones each not less than 2 feet in diameter with their points together one above the other. Such vessels if of less than 65 feet in length may substitute a basket for such black shape. If their outlying gear extends more than 500 feet horizontally into the seaway vessels engaged in fishing shall display in addition one black conical shape, point upwards, in the direction of the outlying gear.

Rule 10

(a) Except where otherwise provided in these Rules, a vessel when under way shall carry at her stern a white light, so constructed that it shall show an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees (12 points of the compass), so fixed as to show the light $67\frac{1}{2}$ degrees (6 points) from right aft on each side of the vessel, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

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

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

Rule 11

(a) A vessel of less than 150 feet in length, when at anchor, shall carry in the forepart of the vessel, where it can best be seen, a white light visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles. Such a vessel may also carry a second white light in the position prescribed in section (b) of this Rule but shall not be required to do so. The second white light, if carried, shall be visible at a distance of at least 2 miles and so placed as to be as far as possible visible all round the horizon.

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

pêcheurs doivent tenir compte du fait que les feux de travail particulièrement lumineux ou insuffisamment masqués risquent de diminuer la visibilité des feux prescrits par la présente Règle ou de rendre moins net leur caractère distinctif.

(h) De jour, les bateaux en train de pêcher doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant à l'endroit le plus visible une marque noire formée de deux cônes ayant chacun au moins 61 cm. (2 pieds) de diamètre et réunis par la pointe, l'un au-dessus de l'autre. S'ils ont moins de 19,80 m. (65 pieds) de long, ces navires peuvent remplacer cette marque noire par un panier. Si leur appareil s'étend horizontalement au dehors à une distance de plus de 153 m. (500 pieds), les bateaux en train de pêcher doivent montrer en plus un cône noir, la pointe en haut, dans l'alignement de l'appareil qui se trouve dehors.

Règle 10

(a) Sauf dispositions contraires des présentes Règles, un navire qui fait route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé et muni d'écrans, de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 135 degrés (12 quarts du compas), soit 67,5 degrés (6 quarts) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins deux milles.

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

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

Règle 11

(a) Un navire de moins de 45,75 m. (150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 milles. Ce navire peut également porter un second feu blanc à l'endroit prescrit au paragraphe (b) de la présente Règle, mais n'est pas obligé de le faire. Dans le cas où il est porté, le second feu blanc doit être visible à une distance d'au moins 2 milles et placé de telle façon qu'il soit autant que possible visible sur tout l'horizon.

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

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

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

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

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

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

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

Rule 12

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

Rule 13

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

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

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

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

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

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

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

Règle 12

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

Règle 13

(a) Rien dans les présentes Règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, navires naviguant en convoi ou des bateaux en train de pêcher et constituant une flottille de pêche, ou des hydravions amerris.

(b) Whenever the Government concerned shall have determined that a naval or other military vessel or waterborne seaplane of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, without interfering with the military function of the vessel or seaplane, such vessel or seaplane shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel or seaplane.

Rule 14

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

PART C.—SOUND SIGNALS AND CONDUCT IN RESTRICTED VISIBILITY

Preliminary

1. *The possession of information obtained from radar does not relieve any vessel of the obligation of conforming strictly with the Rules and, in particular, the obligations contained in Rules 15 and 16.*

2. *The Annex to the Rules contains recommendations intended to assist in the use of radar as an aid to avoiding collision in restricted visibility.*

Rule 15

(a) A power-driven vessel of 40 feet or more in length shall be provided with an efficient whistle, sounded by steam or by some substitute for steam, so placed that the sound may not be intercepted by any obstruction, and with an efficient fog horn to be sounded by mechanical means, and also with an efficient bell. A sailing vessel of 40 feet or more in length shall be provided with a similar fog horn and bell.

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

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

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

Règle 14

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

PARTIE C.—SIGNAUX SONORES ET CONDUITE A TENIR PAR VISIBILITE REDUITE

Préliminaires

1. *Le fait de disposer de renseignements obtenus au moyen du radar ne dégage aucun navire de l'obligation d'observer strictement les Règles et, notamment, les prescriptions contenues dans les Règles 15 et 16.*

2. *L'Annexe aux Règles contient des recommandations ayant pour objet de faciliter l'emploi du radar comme aide en vue de prévenir les abordages en visibilité réduite.*

Règle 15

(a) Un navire à propulsion mécanique d'une longueur de 12,19 m. (40 pieds) ou plus doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit être aussi pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Un navire à voile d'une longueur de 12,19 m. (40 pieds) ou plus, doit avoir un cornet de brume et une cloche, comme il est indiqué plus haut.

(b) Pour les navires faisant route, tous les signaux prescrits dans le présent article doivent être émis :

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

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

- (i) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes a prolonged blast.
- (ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts, with an interval of about 1 second between them.
- (iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than 1 minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession.
- (iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than 1 minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition there shall be sounded in the after part of the vessel, at intervals of not more than 1 minute for about 5 seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with Rule 12, sound three blasts in succession, namely, one short, one prolonged, and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manoeuvre as required by these Rules shall, instead of the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iii) sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts,
- (vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.
- (vii) A vessel aground shall give the bell signal and, if required, the gong signal, prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give 3 separate and distinct strokes on the bell immediately before and after such rapid ringing of the bell.
- (viii) A vessel engaged in fishing when under way or at anchor shall at intervals of not more than 1 minute sound the signal prescribed in sub-section (v). A vessel when fishing with trolling lines and under way shall sound the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) or (iii) as may be appropriate.

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

- (i) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus.
- (ii) Un navire à propulsion mécanique 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 d'une seconde environ.
- (iii) Un navire à voile faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est à tribord amures, deux sons consécutifs quand il est à bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.
- (iv) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur les navires d'une longueur supérieure à 106,75 m. (ou 350 pieds), on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir : un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position, et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche.
- (v) Un navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire faisant route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige les présentes Règles doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas une minute, trois sons consécutifs à savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs.
- (vi) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute, quatre sons consécutifs, à savoir : un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur.
- (vii) Un navire échoué doit faire sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong comme il est prescrit à l'alinéa (iv); de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre cette sonnerie rapide de la cloche.
- (viii) Un bateau en train de pêcher, qu'il fasse route ou qu'il soit au mouillage, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute le signal prescrit à l'alinéa (v). Un navire qui pêche avec des lignes traînantes et fait route doit faire entendre les signaux prescrits selon le cas aux alinéas (i), (ii) et (iii).

- (ix) A vessel of less than 40 feet in length, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 1 minute.
- (x) A power-driven pilot-vessel when engaged on pilotage duty may, in addition to the signals prescribed in sub-sections (i), (ii) and (iv), sound an identity signal consisting of 4 short blasts.

Rule 16

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

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

(c) A power-driven vessel which detects the presence of another vessel forward of her beam before hearing her fog signal or sighting her visually may take early and substantial action to avoid a close quarters situation but, if this cannot be avoided, she shall, so far as the circumstances of the case admit, stop her engines in proper time to avoid collision and then navigate with caution until danger of collision is over.

PART D.—STEERING AND SAILING RULES

Preliminary

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

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

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

4. *Rules 17 to 24 apply only to vessels in sight of one another.*

- (ix) Un navire d'une longueur inférieure à 12,19 m. (40 pieds), une embarcation à l'aviron ou un hydravion amerri n'est pas astreint à 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 une minute.
- (x) Un navire-pilote à propulsion mécanique, lorsqu'il est en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas (i), (ii) et (iv), faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 16

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

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

(c) Tout navire à propulsion mécanique qui détecte la présence d'un autre navire sur l'avant du travers avant d'avoir entendu ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui, peut manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Mais si cette dernière position ne peut être évitée, il doit, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, stopper sa machine en temps utile afin d'éviter l'abordage et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

PARTIE D.—RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Préliminaires

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

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

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

4. *Les Règles 17 à 24 ne s'appliquent qu'aux navires qui sont en vue les uns des autres.*

Rule 17

(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.

(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 18

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

(b) For the purposes of this Rule and Rules 19 to 29 inclusive, except Rule 20 (c) and Rule 28, a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression “power-driven vessel” shall be construed accordingly.

Rule 19

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

Règle 17

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

- (i) Quand chacun des navires reçoit 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.

(b) Pour l'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 grande 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).

Règle 18

(a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. Cette Règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher. Les seuls cas que vise cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux navires a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque navire voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens; et, pendant la nuit, le cas où chaque navire est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre. Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit au cas où chaque navire présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou chaque navire présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un navire aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un navire aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente Règle et des Règles 19 à 29 inclusive-ment, à l'exception des Règles 20 (c) et 28, un hydravion amerri doit être considéré comme un navire et l'expression " navire à propulsion mécanique " doit être interprétée en conséquence.

Règle 19

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

Rule 20

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

(b) This Rule shall not give to a sailing vessel the right to hamper, in a narrow channel, the safe passage of a power-driven vessel which can navigate only inside such channel.

(c) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with these Rules.

Rule 21

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

Rule 22

Every vessel which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take positive early action to comply with this obligation, and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

Rule 23

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

Rule 24

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

(b) Every vessel coming up with another vessel from any direction more than $22\frac{1}{2}$ degrees (2 points) abaft her beam, *i.e.*, in such a position, with reference to the vessel which she is overtaking, that at night she would be unable to see either of that vessel's sidelights, shall be deemed to be an

Règle 20

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

(b) Cette Règle ne donne pas à un navire à voiles le droit de gêner le libre passage dans un chenal étroit d'un navire à propulsion mécanique qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

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

Règle 21

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

Règle 22

Tout navire qui est tenu, d'après les présentes Règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit, si les circonstances le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23

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

Règle 24

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

(b) Toute navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire que est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de

overtaking vessel; and no subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules, or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

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

Rule 25

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

(b) Whenever a power-driven vessel is nearing a bend in a channel where a vessel approaching from the other direction cannot be seen, such power-driven vessel, when she shall have arrived within one-half ($\frac{1}{2}$) mile of the bend, shall give a signal by one prolonged blast on her whistle which signal shall be answered by a similar blast given by any approaching power-driven vessel that may be within hearing around the bend. Regardless of whether an approaching vessel on the farther side of the bend is heard, such bend shall be rounded with alertness and caution.

(c) In a narrow channel a power-driven vessel of less than 65 feet in length shall not hamper the safe passage of a vessel which can navigate only inside such channel.

Rule 26

All vessels not engaged in fishing, except vessels to which the provisions of Rule 4 apply, shall, when under way, keep out of the way of vessels engaged in fishing. This Rule shall not give to any vessel engaged in fishing the right of obstructing a fairway used by vessels other than fishing vessels.

Rule 27

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

celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes Règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

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

Règle 25

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

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans un chenal étroit où il ne peut voir un autre navire s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi mille ($\frac{1}{2}$ mille) du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

(c) Dans un chenal étroit, un navire à propulsion mécanique de moins de 19·80 m. (65 pieds) ne doit pas gêner le libre passage d'un navire qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

Règle 26

Tout bateau qui n'est pas en train de pêcher, à l'exception de ceux auxquels s'appliquent les prescriptions de la Règle 4, doit lorsqu'il fait route s'écarter de la route des navires en train de pêcher. La présente Règle ne donne pas aux bateaux en train de pêcher le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27

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

PART E.—SOUND SIGNALS FOR VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

Rule 28

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

One short blast to mean “ I am altering my course to starboard ”.

Two short blasts to mean “ I am altering my course to port ”.

Three short blasts to mean “ My engines are going astern ”.

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

(c) Any whistle signal mentioned in this Rule may be further indicated by a visual signal consisting of a white light visible all round the horizon at a distance of at least 5 miles, and so devised that it will operate simultaneously and in conjunction with the whistle-sounding mechanism and remain lighted and visible during the same period as the sound signal.

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

PART F.—MISCELLANEOUS

Rule 29

Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

Rule 30

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

**PARTIE E.—SIGNAUX SONORES POUR NAVIRES EN VUE
L'UN DE L'AUTRE**

Règle 28

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

Un son bref pour dire : “ Je viens sur tribord ”.

Deux sons brefs pour dire : “ Je viens sur bâbord ”.

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

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

(c) Tout signal au sifflet qui est mentionné à la présente Règle peut être en outre indiqué par un dispositif visuel de signalisation consistant en un feu blanc visible sur tout l'horizon, à une distance d'au moins 5 milles et conçu de telle façon que son fonctionnement soit synchronisé avec celui du mécanisme du sifflet et qu'il demeure allumé et visible pendant toute la durée du fonctionnement du signal sonore.

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

PARTIE F.—DIVERS

Règle 29

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

Règle 30

*Réserve relative aux Règles de Navigation dans les ports et à l'intérieur
des terres*

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

Rule 31*Distress Signals*

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

- (i) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.
- (ii) A continuous sounding with any fog-signalling apparatus.
- (iii) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.
- (iv) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group $\dots - - - \dots$ in the Morse Code.
- (v) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday".
- (vi) The International Code Signal of distress indicated by N.C.
- (vii) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.
- (viii) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c.).
- (ix) A rocket parachute flare or a hand flare showing a red light.
- (x) A smoke signal giving off a volume of orange-coloured smoke.
- (xi) Slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side.

NOTE.—Vessels in distress may use the radiotelegraph alarm signal or the radiotelephone alarm signal to secure attention to distress calls and messages. The radiotelegraph alarm signal, which is designed to actuate the radiotelegraph auto alarms of vessels so fitted, consists of a series of twelve dashes, sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds, and the duration of the interval between 2 consecutive dashes being 1 second. The radiotelephone alarm signal consists of 2 tones transmitted alternately over periods of from 30 seconds to 1 minute.

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

Règle 31*Signaux de détresse*

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

- (i) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.
- (ii) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
- (iii) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.
- (iv) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe **•••— — —•••** du code morse.
- (v) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot "mayday".
- (vi) Le signal de détresse N.C. du Code international.
- (vii) Un signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue.
- (viii) Flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.).
- (ix) Une fusée à parachute ou un feu à main produisant un feu rouge.
- (x) Un signal fumigène produisant une quantité de fumée de couleur orange.
- (xi) Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

NOTE : Les navires en détresse peuvent utiliser le signal radiotélégraphique d'alarme ou le signal radiotéléphonique d'alarme pour attirer l'attention sur les appels et messages de détresse. Le signal radiotélégraphique d'alarme qui est destiné à déclencher les auto-alarmes radiotélégraphiques des navires équipés de ce dispositif, se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute, la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde. Le signal radiotéléphonique d'alarme se compose de deux tonalités émises alternativement pendant une durée allant de trente secondes à une minute.

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

ANNEX TO THE RULES

**RECOMMENDATIONS ON THE USE OF RADAR INFORMATION
AS AN AID TO AVOIDING COLLISIONS AT SEA**

(1) Assumptions made on scanty information may be dangerous and should be avoided.

(2) A vessel navigating with the aid of radar in restricted visibility must, in compliance with Rule 16 (a), go at a moderate speed. Information obtained from the use of radar is one of the circumstances to be taken into account when determining moderate speed. In this regard it must be recognised that small vessels, small icebergs and similar floating objects may not be detected by radar. Radar indications of one or more vessels in the vicinity may mean that "moderate speed" should be slower than a mariner without radar might consider moderate in the circumstances.

(3) When navigating in restricted visibility the radar range and bearing alone do not constitute ascertainment of the position of the other vessel under Rule 16 (b) sufficiently to relieve a vessel of the duty to stop her engines and navigate with caution when a fog signal is heard forward of the beam.

(4) When action has been taken under Rule 16 (c) to avoid a close quarters situation, it is essential to make sure that such action is having the desired effect. Alterations of course or speed or both are matters as to which the mariner must be guided by the circumstances of the case.

(5) Alteration of course alone may be the most effective action to avoid close quarters provided that:—

(a) There is sufficient sea room.

(b) It is made in good time.

(c) It is substantial. A succession of small alterations of course should be avoided.

(d) It does not result in a close quarters situation with other vessels.

(6) The direction of an alteration of course is a matter in which the mariner must be guided by the circumstances of the case. An alteration to starboard, particularly when vessels are approaching apparently on opposite or nearly opposite courses, is generally preferable to an alteration to port.

(7) An alteration of speed, either alone or in conjunction with an alteration of course, should be substantial. A number of small alterations of speed should be avoided.

(8) If a close quarters situation is imminent, the most prudent action may be to take all way off the vessel.

ANNEXE AUX REGLES

RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LE RADAR EN VUE DE PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

1. Les déductions tirées de renseignements insuffisants fournis par le Radar peuvent être dangereuses et doivent être évitées.

2. Un navire navigant en visibilité réduite à l'aide de Radar doit conformément aux prescriptions de la Règle 16 (a) marcher à une vitesse modérée. L'ensemble des renseignements fournis par le Radar constitue l'un des éléments d'appréciation dont il y a lieu de tenir compte pour fixer la vitesse modérée. A cet égard il faut se rappeler que les petits navires, les petits icebergs et autres objets flottants semblables peuvent ne pas être détectés par le Radar.

Les indications fournies par le Radar, signalant la présence d'un ou plusieurs navires dans le voisinage, peuvent signifier que la vitesse modérée devrait être inférieure à celle qu'un marin n'ayant pas de Radar eut pu considérer comme modérée dans les mêmes circonstances.

3. En naviguant en visibilité réduite, la distance et le relèvement d'un autre navire fournis par le Radar ne constituent pas à eux seuls, aux termes de la Règle 16 (b), une assurance suffisante quant à sa position pour dégager un navire de l'obligation de stopper sa machine et de naviguer avec précaution, quand un signal de brume est entendu sur l'avant du travers.

4. Lorsqu'une manœuvre a été entreprise, conformément à la Règle 16 (c) pour éviter une " situation très rapprochée ", il est essentiel de s'assurer qu'une telle manœuvre produit l'effet que l'on désire obtenir. Des changements de route ou de vitesse, ou ces deux changements à la fois, sont des manœuvres pour lesquelles le marin doit être guidé par les circonstances du moment.

5. Un changement de route seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en " position très rapprochée " à condition :

- (a) qu'il y ait une place suffisante;
- (b) que la manœuvre soit faite en temps utile;
- (c) qu'elle soit franche, une succession de petits changements de route doit être évitée;
- (d) que cette manœuvre n'ait pas pour résultat d'amener le navire en " position très rapprochée " par rapport à d'autres navires.

6. Le choix du bord de l'abattée doit être laissé à l'initiative du marin qui doit être guidé par les circonstances du moment. Une abattée sur tribord, en particulier lorsque les navires semblent se rapprocher suivant des routes directement opposées ou à peu près opposées, est généralement préférable à une abattée sur bâbord.

7. Un changement de vitesse, soit seul, soit accompagné d'un changement de route, doit être important. Une succession de petites modifications de la vitesse doit être évitée.

8. Si une " situation très rapprochée " est imminente, la manœuvre la plus prudente peut consister à " casser l'erre " du navire.

ANNEX C

Recommendations applicable to Nuclear Ships

(niet afgedrukt)

ANNEX D

Recommendations

(niet afgedrukt)

ANNEX E

List of Persons attending the Conference

(niet afgedrukt)

D. GOEDKEURING

Bijlage A. (Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960); Zie *Trb.* 1961, 84.

Bijlage B. (Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1960): De Bepalingen behoeven ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens te kunnen worden aanvaard.

G. INWERKINGTREDING

Bijlage A: Zie *Trb.* 1961, 84.

Bijlage B: Deze Bepalingen zullen, ingevolge hetgeen daarover in de Slotakte is bepaald, in werking treden op een datum die door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zal worden vastgesteld nadat aan die Organisatie zal zijn gebleken dat wezenlijke eenstemmigheid over de aanvaarding der Bepalingen bestaat.

J. GEGEVENS

1. *Bij de Slotakte:* Van de Slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee; 1948, met Bijlagen, is de tekst in *Trb.* 1954, 163 opgenomen. Bijlage A bij deze Slotakte werd gevormd door het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* J 586. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1955, 24. Bijlage B bij deze Slotakte werd gevormd door de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1948, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* J 586. Zie ook *Trb.* 1954, 163.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco ondertekende Handvest der Verenigde Naties zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* F 321. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1961, 24.

Van het op 16 oktober 1945 te Quebec ondertekende Statuut van de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* I 77. Zie ook *Stb.* K 29.

Van het op 26 oktober 1956 te New York ondertekende Statuut van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie zijn tekst en vertaling opgenomen in *Trb.* 1957, 50. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1960, 173.

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is opgericht bij het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1959, 45.

De Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) is opgericht bij het op 28 juni 1919 te Versailles tot stand gekomen Statuut (Deel XIII van het Vredesverdrag), waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* 1920, 127. Zie ook *Trb.* 1953, 130.

De Internationale Vereniging voor Verreberichtgeving (ITU) is opgericht bij het op 9 december 1932 te Madrid gesloten Internationaal Verdrag betreffende de Verreberichtgeving, waarvan tekst en vertaling zijn opgenomen in *Stb.* 1934, 19. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1960, 144.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is opgericht bij het op 22 juli 1946 te New York tot stand gekomen Statuut waarvan tekst en vertaling zijn afgedrukt in *Stb.* I 182. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1961, 1.

De Wereld Meteorologische Organisatie is opgericht bij het op 11 oktober 1947 te Washington ondertekende Verdrag, waarvan tekst en vertaling zijn afgedrukt in *Stb.* 1951, 236. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1961, 51.

De Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) is opgericht bij het op 6 maart 1948 te Genève ondertekende Verdrag, waarvan de tekst is opgenomen in *Stb.* J 93. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1958, 128.

2. *Bij Bijlage A.* (Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, met Voorschriften en een Bijlage): Zie *Trb.* 1961, 84.

Uitgegeven de achtentwintigste augustus 1961.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

H. A. KORTHALS.