



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO CONSILIARE 26 febbraio 2021 n.36

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

*Visto il combinato disposto dell'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e dell'articolo 11, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;
Vista la delibera del Consiglio Grande e Generale n.14 del 23 febbraio 2021;
ValendoCi delle Nostre Facoltà;
Promulghiamo e mandiamo a pubblicare:*

ADESIONE ALLA CONVENZIONE SUL REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE (COLREG)

Articolo Unico

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare conclusa a Londra il 20 ottobre 1972 (COLREG) (Allegato A), a decorrere dall'entrata in vigore della Convenzione, in conformità a quanto disposto dall'articolo IV della Convenzione medesima.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 26 febbraio 2021/1720 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Alessandro Cardelli – Mirko Dolcini

**IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI**
Elena Tonnini

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

**CONVENTION SUR LE RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER**

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.36

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

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

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

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

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

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

ARTICLE II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

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

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

- 2 -

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

(c) accession.

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

ARTICLE III

Territorial Application

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

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

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

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

ARTICLE IV

Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 per cent by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.
(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.
2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1(a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.
3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.
4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 4 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.
5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.
6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

- 4 -

ARTICLE V

Revision Conference

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

ARTICLE VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.
2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.
3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.
4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the

Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

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

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

ARTICLE VII

Denunciation

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

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

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

ARTICLE VIII

Deposit and Registration

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

- 6 -

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

ARTICLE IX

Languages

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

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

DONE AT LONDON this twentieth day of October
one thousand nine hundred and seventy-two.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR
PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972

PART A - GENERAL

RULE 1

Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.
- (c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.
- (d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.
- (e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of

- 2 -

any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

RULE 2

Responsibility

- (a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.
- (b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

RULE 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

- (a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

- (b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.
- (c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.
- (d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.
- (e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.
- (f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.
- (g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

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

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
- (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
- (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

- 4 -

- (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
- (v) a vessel engaged in minesweeping operations;
- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as ~~renders her unable to deviate from her course.~~ *severely restrict*
~~the towing vessel and her tow to deviate from their~~ *course*
- (h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.
- (i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.
- (j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.
- (k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.
- (l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B - STEERING AND SAILING RULES

SECTION I - CONDUCT OF VESSELS IN ANY CONDITION OF VISIBILITY

RULE 4

Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

- 5 -

RULE 5

Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

RULE 6

Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

- (a) By all vessels:
 - (i) the state of visibility;
 - (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
 - (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
 - (iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;
 - (v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
 - (vi) the draught in relation to the available depth of water.
- (b) Additionally, by vessels with operational radar:
 - (i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

- 6 -

- (ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;
- (iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;
- (iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;
- (v) the number, location and movement of vessels detected by radar;
- (vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

RULE 7

Risk of Collision

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:
 - (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

RULE 8

Action to avoid collision

- (a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.
- (b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.
- (c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.
- (d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.
- (e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

RULE 9

Narrow channels

- (a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.
- (b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.
- (c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.
- (d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34(d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.
- (e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(c)(ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34(d).
 - (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.
- (f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an

intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34(e).

- (g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

RULE 10

Traffic separation schemes

- (a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.
- (b) A vessel using a traffic separation scheme shall:
 - (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
 - (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
 - (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.
- (c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.
- (d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.
- (e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:
 - (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
 - (ii) to engage in fishing within a separation zone.

- 10 -

- (f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.
- (g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.
- (h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.
- (i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.
- (j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

SECTION II - CONDUCT OF VESSELS IN SIGHT OF ONE ANOTHER

RULE 11

Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

RULE 12

Sailing vessels

- (a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:
 - (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
 - (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

- (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.
- (b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

RULE 13

Overtaking

- (a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.
- (b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.
- (d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

- 12 -

RULE 14

Head-on situation

- (a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.
- (b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.
- (c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

RULE 15

Crossing Situation

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

RULE 16

Action by give-way vessel

Every vessel which is directed ~~by these Rules~~ to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

RULE 17

Action by stand-on vessel

- (a) (i) Where ~~by any of these Rules~~ one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed. .
- (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

RULE 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

- (a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:
- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

- (iii) a vessel engaged in fishing;
- (iv) a sailing vessel.
- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.
- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.
- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
 - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.
- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

SECTION III - CONDUCT OF VESSELS IN RESTRICTED VISIBILITY

RULE 19

Conduct of vessels in restricted visibility

- (a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

- (b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.
- (c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.
- (d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:
 - (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
 - (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.
- (e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

- 16 -

PART C - LIGHTS AND SHAPES

RULE 20

Application

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

RULE 21

Definitions

- (a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

- (b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- (c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.
- (d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.
- (e) "All round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.
- (f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

RULE 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I to these Regulations so as to be visible at the following minimum ranges:

- (a) In vessels of 50 metres or more in length:
 - a masthead light, 6 miles;
 - a sidelight, 3 miles;
 - a sternlight, 3 miles;
 - a towing light, 3 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

- (b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
 - a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
 - a sidelight, 2 miles;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.
- (c) In vessels of less than 12 metres in length:
 - a masthead light, 2 miles;
 - a sidelight, 1 mile;
 - a sternlight, 2 miles;
 - a towing light, 2 miles;
 - a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

RULE 23

Power-driven vessels underway

- (a) A power-driven vessel underway shall exhibit:
 - (i) a masthead light forward;
 - (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
 - (iii) sidelights;
 - (iv) a sternlight.
- (b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

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

RULE 24

Towing and pushing

- (a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight;
 - (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
 - (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.
- (c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:
 - (i) instead of the light prescribed in Rule 23(a)(i), two masthead lights forward in a vertical line;
 - (ii) sidelights;
 - (iii) a sternlight.
- (d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23(a)(ii).

- (e) A vessel or object being towed shall exhibit:
- (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight;
 - (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.
- (f) Provided that any number of vessels being towed ^{alongside} or pushed in a group shall be lighted as one vessel,
- (i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
 - (ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.
- (g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

RULE 25

Sailing vessels underway
and vessels under oars

- (a) A sailing vessel underway shall exhibit:
- (i) sidelights;
 - (ii) a sternlight.
- (b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.
- (c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line,

the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

- (d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.
- (e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

RULE 26

Fishing vessels

- (a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.
- (b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:
 - (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

- (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:
- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apaxes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
 - (ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (d) A vessel engaged in fishing in close proximity to ^{Engaged in fishing} other vessels, may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations. 
- (e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

RULE 27

Vessels not under command or
restricted in their ability to manoeuvre

- (a) A vessel not under command shall exhibit:
- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

- (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.
- (b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:
- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
 - (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
 - (iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in subparagraph (i);
 - (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.
- (c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in subparagraph (b)(i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24(a).

- (d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, when restricted in her ability to manoeuvre, shall exhibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:
 - (i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;
 - (ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;
 - (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;
 - (iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.
- (e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (d) of this Rule, a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.
- (f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23, exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.
- (g) Vessels of less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.

- 25 -

- (h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

RULE 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may, in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in Rule 25, exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

RULE 29

Pilot vessels

- (a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:
- (i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;
 - (ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;
 - (iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.
- (b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

RULE 30

Anchored vessels and vessels aground

- (a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:
- (i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

- 26 -

- (11) at or near the stern and at a lower level than the light prescribed in sub-paragraph (i), an all-round white light.
- (b) A vessel of less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule.
- (c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall, also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.
- (d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule and in addition, where they can best be seen:
 - (i) two all-round red lights in a vertical line;
 - (ii) three balls in a vertical line.
- (e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

RULE 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

PART D - SOUND AND LIGHT SIGNALS

RULE 32

Definitions

- (a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.
- (b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.
- (c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

RULE 33

Equipment for sound signals

- (a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.
- (b) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

RULE 34

Manoeuvring and warning signals

- (a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:
- one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
 - two short blasts to mean "I am altering my course to port";
 - three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".
- (b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:
- (i) these light signals shall have the following significance:
- one flash to mean "I am altering my course to starboard";
 - two flashes to mean "I am altering my course to port";
 - three flashes to mean "I am operating astern propulsion";
- (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
- (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
 - (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9(e)(i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9(e)(i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.
- (d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.
- (e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

- (f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

RULE 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

- (a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.
- (b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.
- (c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.
- (d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

- (e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.
- (f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.
- (g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.
- (h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.
- (i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

- 32 -

RULE 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

RULE 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

PART E - EXEMPTIONS

RULE 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

- (a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.
- (b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I to these Regulations, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

- (c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.
- (d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I, permanent exemption.
 - (ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3(a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2(b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.
- (f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of ~~Section 3(b)~~ ^{Section 2(a) and 3(b)} of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations. 
- (g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I

POSITIONING AND TECHNICAL DETAILS
OF LIGHTS AND SHAPES

1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights

- (a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:
 - (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
 - (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.
- (b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1000 metres from the stem when viewed from sea level.
- (c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

- (d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.
- (e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.
- (f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.
- (g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.
- (h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.
- (i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:
 - (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

- (ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale;
- (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.
- (j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.
- (k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3. Horizontal positioning and spacing of lights

- (a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.
- (b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

- (a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26(c)(ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26(c)(i) and not lower than the sidelights.
- (b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27(d)(i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27(b)(i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

6. Shapes

- (a) Shapes shall be black and of the following sizes:

- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;
 - (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
 - (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;
 - (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.
- (b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metre.
- (c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) White

x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382

(ii) Green

x	0.028	0.009	0.300	0.203
y	0.385	0.723	0.511	0.356

(iii) Red

x	0.680	0.660	0.735	0.721
y	0.320	0.320	0.265	0.259

(iv) Yellow

x	0.612	0.618	0.575	0.575
y	0.382	0.382	0.425	0.406

8. Intensity of lights

- (a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

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

- where I is luminous intensity in candelas under service conditions,
T is threshold factor 2×10^{-7} lux,
D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,
K is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

- (b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.5
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE: The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal Sectors

- (a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.
- (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.
- (b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10. Vertical Sectors

- (a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

- (b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:
 - (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
 - (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.
- (c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8 of this Annex.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2(f) of this Annex the manoeuvring light described in Rule 34(b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted, shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

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

ANNEX II

ADDITIONAL SIGNALS FOR FISHING VESSELS
FISHING IN CLOSE PROXIMITY

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26(d), be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metra apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26(b)(i) and (c)(i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

2. Signals for Trawlers

(a) Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit:

(i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;

(ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.

(b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

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

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

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

ANNEX III

TECHNICAL DETAILS OF SOUND SIGNAL APPLIANCES

1. Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70-700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180-700 Hz (± 1 per cent) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1(c) below.

(b) Limits of fundamental frequencies

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

- (i) 70-200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;
- (ii) 130-350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;
- (iii) 250-700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) Sound signal intensity and range of audibility

A whistle fitted in a vessel shall provide, in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180-700 Hz (± 1 per cent) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	2
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 per cent probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) Directional properties

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45 degrees of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that 1/3rd-octave band which determines the audibility range.

(e) Positioning of whistles

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) Fitting of more than one whistle

If whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) Combined whistle systems

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or of one of the whistles referred to in paragraph 1(f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3 per cent of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

ANNEX IV

DISTRESS SIGNALS

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:
 - (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
 - (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
 - (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
 - (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...---... (SOS) in the Morse Code;
 - (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
 - (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
 - (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
 - (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.)
 - (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
 - (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;

- 48 -

- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
 - (l) the radiotelegraph alarm signal;
 - (m) the radiotelephone alarm signal;
 - (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.
2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.
3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:
- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
 - (b) a dye marker.

CONVENTION SUR LE REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972
POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

Les Parties à la présente Convention,

DESIREUSES de maintenir un niveau élevé de sécurité
en mer,

CONSCIENTES de la nécessité de réviser et de mettre à
jour les Règles internationales pour prévenir les abordages
en mer annexées à l'Acte final de la Conférence inter-
nationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine
en mer,

AYANT EXAMINE ces Règles à la lumière des faits
nouveaux survenus depuis leur approbation,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à
donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent
le Règlement international de 1972 pour prévenir les
abordages en mer (ci-après dénommé "le Règlement"), joint
à la présente Convention.

ARTICLE II

Signature, ratification, acceptation,
approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature
jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à
l'adhésion.

- 2 -

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée "l'Organisation"). Celle-ci informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

ARTICLE III

Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé "le Secrétaire général").

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

- 3 -

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

ARTICLE IV

Entrée en vigueur

1. a) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa a) du paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

- 4 -

3. Pour les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, acceptation, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le Secrétaire général informe les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

ARTICLE V

Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

ARTICLE VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les Membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que de la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

- 6 -

ARTICLE VII

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.

3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

ARTICLE VIII

Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des Etats qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

- 7 -

ARTICLE IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR
PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A - GENERALITES

REGLE 1

Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

- 2 -

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'autant près que possible aux présentes Règles.

REGLE 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

REGIE 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

a) Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression "navire à voile" désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression "navire en train de pêcher" désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.

e) Le terme "hydravion" désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.

f) L'expression "navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre" désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression "navire à capacité de manoeuvre restreinte" désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

- 4 -

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manœuvre restreinte :

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage ^{qui permet difficilement au navire} ~~qui rend impossible tout remorquage et à la remorque de modifier leur route.~~ ~~changement de cap.~~



h) L'expression "navire handicapé par son tirant d'eau" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes "longueur" et "largeur" d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

- 5 -

1) L'espressione "visibilità réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B - REGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I - CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITE

REGLE 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

REGLE 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

REGLE 6

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

- 6 -

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

a) Par tous les navires :

i) la visibilité;

ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;

iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;

iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;

v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;

vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :

i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;

ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;

iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;

iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants pouvant ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;

v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;

- 7 -

vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

REGLE 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au "plotting" radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

- 8 -

REGLE 8

Manoeuvres pour éviter les abordages

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

- 9 -

REGLE 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) 1) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);

- 10 -

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

REGLE 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;

ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

- 12 -

SECTION II - CONDUITE DES NAVIRES
EN VUE LES UNS DES AUTRES

REGLE 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

REGLE 12

Navires à voile

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

i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

REGLE 13

Navire qui en rattrape un autre

a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

REGLE 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les

- 14 -

feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

REGLE 15

Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

REGLE 16

Manoeuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu, ~~en vertu des présentes Règles,~~ de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.



REGLE 17

Manoeuvre du navire privilégié

a) 1) Lorsqu'un navire est tenu, ~~en vertu de l'une quelconque des présentes Règles,~~ de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.



ii) Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans

- 15 -

L'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manoeuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

REGLE 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;

iii) d'un navire en train de pêcher;

iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

- 16 -

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

iii) d'un navire en train de pêcher.

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.

ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion amarré doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

SECTION III - CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITE REDUITE

REGLE 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manoeuvres suivantes :

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

- 18 -

PARTIE C - FEUX ET MARQUES

REGLE 20

Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

REGLE 21

Définitions

a) L'expression "feu de tête de mât" désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression "feux de côté" désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression "feu de poupe" désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression "feu de remorquage" désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

e) L'expression "feu visible sur tout l'horizon" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression "feu à éclats" désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

REGLE 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 6 milles
- feu de côté : 3 milles

- 20 -

- feu de poupe : 3 milles
- feu de remorquage : 3 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :

- feu de tête de mât : 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles
- feu de côté : 2 milles
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :

- feu de tête de mât : 2 milles
- feu de côté : 1 mille
- feu de poupe : 2 milles
- feu de remorquage : 2 milles
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles

REGLE 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- i) un feu de tête de mât à l'avant;
- ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- iii) des feux de côté;
- iv) un feu de poupe.

- 21 -

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

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

REGLE 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés.

Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer :

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe;

iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorques dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués ^{à couple} ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,



i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté;

ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

REGLE 25

Navires à voile faisant route
et navires à l'aviron

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :

- 1) des feux de côté;
- ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) 1) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

- 24 -

REGLE 26

Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :

1) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :

1) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir

du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) ^{ou train de pêche} Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires, peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer :

i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer :

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

- 26 -

ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicoëne;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

o) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).

d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicoënes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).

- 27 -

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.

g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.

h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

RÈGLE 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

- 28 -

REGLE 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;

iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

REGLE 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

- 29 -

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :

i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

REGLE 31

Hydravions

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

PARTIE D - SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

REGLE 32

Définitions

a) Le terme "sifflet" désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression "son bref" désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

- 30 -

c) L'espressione "son prolongé" désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

REGLE 33

Matériel de signalisation sonore

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

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

REGLE 34

Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manoeuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

- un son bref pour dire : "Je viens sur tribord";
- deux sons brefs pour dire : "Je viens sur bâbord";
- trois sons brefs pour dire : "Je bats en arrière".

- 31 -

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manœuvre :

1) ces signaux lumineux ont la signification suivante :

- un éclat pour dire : "Je viens sur tribord";

- deux éclats pour dire : "Je viens sur bâbord";

- trois éclats pour dire : "Je bats en arrière";

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : "Je compte vous rattraper sur tribord";

- deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : "Je compte vous rattraper sur bâbord";

- 32 -

ii) Le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) 1), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :

- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manoeuvre et des signaux avertisseurs.

REGLE 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un navire à capacité de manoeuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un

- 34 -

son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.

g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

REGLE 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

REGLE 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

PARTIE E - EXEMPTIONS

REGLE 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement :

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.

d) 1) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I : exemption permanente.

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

- 36 -

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté ^{des sections 2a) et 3 b)} résultant des prescriptions ~~de la section 2a) et 3 b)~~ de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.



g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES
DES FEUX ET MARQUES

1. Définition

L'expression "hauteur au-dessus du plat-bord" désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

- 38 -

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.

f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

1) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

1) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

- 40 -

4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

Les feux de côté doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

6. Marches

a) Les marches doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;

iii) une marche cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;

iv) un biseau se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marches doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marches peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes :

- 42 -

i) Bianco

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

ii) Vert

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rouge

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Jaune

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

où I = Intensité lumineuse en candélas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique. Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule :

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour $K = 0,8$
D	I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE : L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

- 44 -

b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir :

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. Feux de manoeuvre

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manoeuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Agrément

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

ANNEXE II

SIGNAUX SUPPLEMENTAIRES DES NAVIRES DE PECHE PECHANT A
PROXIMITE LES UMS DES AUTRES

1. Généralités

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) 1) et c) 1). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

- 46 -

2. Segnali per chalutiers

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer :

i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer :

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

3. Segnali per navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses appareils de pêche.

ANNEXE III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU MATERIEL DE
SIGNALISATION SONORE

1. Sifflets

a) Fréquence et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;

ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;

iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

- 48 -

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$ (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) Caractéristiques directionnelles

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction

du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) Emplacement des sifflets

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) Ensemble de sifflets

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être

- 50 -

montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Gloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. Agrément

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'Etat où est immatriculé le navire.

- 51 -

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DETRESSE

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours :

a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;

b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;

c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;

d) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ... - - - ... (S.O.S) du code Morse;

e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot "Mayday";

f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;

g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);

i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;

j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;

k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;

l) signal d'alarme radiotélégraphique;

- 52 -

m) signal d'alarme radiotéléphonique;

n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivants :

a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);

b) colorant.

Allegato A al Decreto Consiliare 26 febbraio 2021 n.36

Certified true copy of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, done at London on 20 October 1972, the original of which is deposited with the Inter-Governmental Maritime Organization.

Copie certifiées conforme de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, en date, à Londres, du 20 octobre 1972, dont l'original a été déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime:



London,

Londres, le

1 . X . 73

Traduzione

Convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare

Conchiusa a Londra il 20 ottobre 1972

Le Parti della presente Convenzione,

Desiderose di mantenere un livello elevato di sicurezza in mare,

Consapevoli della necessità di rivedere e di aggiornare le regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare, allegate all'atto finale della Conferenza internazionale del 1960³ per la salvaguardia della vita umana in mare,

Avendo esaminato dette regole alla luce dei fatti accaduti dopo la loro approvazione,

Hanno convenuto quanto segue:

Art. I Obblighi generali

Le Parti alla presente Convenzione si obbligano a conferire effetto alle regole e altri allegati costituenti il regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare (qui di seguito «il Regolamento»), allegato alla presente Convenzione.

Art. II Firma, ratificazione, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma fino al 1° giugno 1973 e permane successivamente aperta all'adesione.

2. Gli Stati membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di una qualsiasi delle sue istituzioni specializzate o dell'Agenzia internazionale dell'energia atomica, oppure quelli partecipi dello Statuto della Corte internazionale di giustizia possono divenir parte della presente Convenzione mediante:

- a) la firma senza riserva di ratificazione, d'accettazione o d'approvazione;

- b) la firma con riserva di ratificazione, d'accettazione o d'approvazione, seguita da ratificazione, accettazione o approvazione; oppure
- c) l'adesione.

3. La ratificazione, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione avvengono mediante il deposito di uno strumento presso l'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima (in seguito «Organizzazione»). Quest'ultima informa i governi degli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, del deposito di ogni strumento e della data di detto deposito.

Art. III Applicazione territoriale

1. L'Organizzazione delle Nazioni Unite, quando è responsabile dell'amministrazione di un territorio, oppure qualsiasi Parte contraente incaricata d'assicurare le relazioni internazionali di un territorio può, in ogni momento, allargare l'applicazione della presente Convenzione a questo territorio, mediante una notificazione scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione (qui di seguito «Segretario generale»).

2. L'applicazione della presente Convenzione è allargata al territorio designato nella notificazione a contare dalla data di ricezione di quest'ultima oppure da qualsiasi altra data che vi fosse indicata.

3. Qualsiasi notificazione, inviata in applicazione del paragrafo 1 del presente articolo, può essere ritirata rispetto ad uno qualsiasi dei territori menzionati in questa notificazione; l'allargamento dell'applicazione della presente Convenzione a questo territorio prende fine alla scadenza del termine di un anno o di qualsiasi altro termine posteriore, indicato al momento del ritiro della notificazione.

4. Il Segretario generale informa tutte le Parti contraenti della notificazione di qualsiasi allargamento o del ritiro di qualsiasi allargamento, comunicato in virtù del presente articolo.

Art. IV Entrata in vigore

1. a) La presente Convenzione entra in vigore dodici mesi dopo la data in cui almeno quindici Stati, le cui flotte mercantili rappresentano complessivamente almeno il 65 per cento, per numero di navi o per tonnellaggio, della flotta mondiale delle navi di 100 tonnellate o più di stazza lorda, sono divenuti partecipi della presente Convenzione, tenuto conto che delle due condizioni sarà determinante la prima ad essere adempiuta.

- b) Nonostante le disposizioni dell'alinea a) del presente paragrafo, la presente Convenzione non entra in vigore innanzi il 1° gennaio 1976.

2. La data d'entrata in vigore per gli Stati che ratificano, accettano, approvano la Convenzione o vi aderiscono conformemente all'articolo II, dopo che le condizioni prescritte nell'alinea a) del paragrafo 1 sono state soddisfatte e prima che la Convenzione entri in vigore, è quella dell'entrata in vigore della Convenzione.

3. Per gli Stati che ratificano, accettano, approvano la Convenzione o vi aderiscono dopo la data della sua entrata in vigore, la Convenzione entra in vigore alla data del deposito dello strumento previsto all'articolo II.
4. Dopo la data dell'entrata in vigore di un emendamento alla presente Convenzione, conformemente al paragrafo 4 dell'articolo VI, qualsiasi ratificazione, accettazione, approvazione o adesione s'applica al testo modificato della Convenzione.
5. Alla data dell'entrata in vigore della presente Convenzione, il regolamento sostituisce e abroga le regole internazionali del 1960⁴ per prevenire gli abbordi in mare.
6. Il Segretario generale informa i governi degli Stati, che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito, della data della sua entrata in vigore.

Art. V Conferenza incaricata della revisione dei testi

1. L'Organizzazione può convocare una conferenza avente per oggetto la revisione della presente Convenzione o il Regolamento, oppure la Convenzione e il Regolamento.
2. A domanda del terzo almeno delle Parti contraenti, l'Organizzazione convoca una conferenza delle Parti contraenti aventi per oggetto la revisione della presente Convenzione o il Regolamento, oppure la Convenzione e il Regolamento.

Art. VI Emendamenti al Regolamento

1. Qualsiasi emendamento al Regolamento, proposto da una Parte contraente, è esaminato in seno all'Organizzazione a domanda di questa Parte.
2. L'emendamento, se è adottato alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti del Comitato della sicurezza marittima dell'Organizzazione, è comunicato a tutte le Parti contraenti e a tutti i Membri dell'Organizzazione, sei mesi almeno prima d'essere esaminato dall'Assemblea dell'Organizzazione. Qualsiasi Parte contraente, che non è membro dell'Organizzazione, ha diritto di partecipare all'esame dell'emendamento da parte dell'Assemblea.
3. L'emendamento, se è adottato alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti dell'Assemblea, è comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti contraenti per approvazione.
4. Siffatto emendamento entra in vigore a una data che sarà fissata dall'Assemblea al momento della sua adozione, salvo che, a una data anteriore stabilita dall'Assemblea al momento dell'adozione, più di un terzo delle Parti contraenti abbiano notificato all'Organizzazione la loro opposizione all'emendamento. La decisione dell'Assemblea relativa alle date menzionate nel presente paragrafo è presa alla maggioranza dei due terzi dei Membri presenti e votanti.
5. Qualsiasi emendamento, se entra in vigore, sostituisce e rende caduco, per tutte le Parti contraenti che non hanno sollevato opposizione all'emendamento, qualsiasi disposizione anteriore a cui si applica.

6. Il Segretario generale informa tutte le Parti contraenti e tutti i membri dell'Organizzazione di qualsiasi domanda e comunicazione ricevuta in applicazione del presente articolo come anche della data d'entrata in vigore di ogni emendamento.

Art. VII Disdetta

1. La presente Convenzione può essere disdetta da una Parte contraente in ogni momento dopo la scadenza di un periodo di cinque anni a contare dalla data in cui la Convenzione è entrata in vigore rispetto a questa Parte.
2. La disdetta avviene mediante il deposito di uno strumento presso l'Organizzazione. Il Segretario generale informa tutte le altre Parti contraenti della ricezione dello strumento di disdetta e della data del suo deposito.
3. Una disdetta ha effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento, oppure alla scadenza di qualsiasi altro termine posteriore indicato nello strumento.

Art. VIII Deposito e registrazione

1. La presente Convenzione e il Regolamento sono depositati presso l'Organizzazione; il Segretario generale ne trasmette copia certificata conforme a tutti i governi degli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o vi hanno aderito.
2. Al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione, il Segretario generale ne trasmette il testo alla Segretaria dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione, conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite⁵.

Art. IX Lingue

La presente Convenzione e il Regolamento sono allestiti in un solo esemplare in lingua francese e inglese, i due testi facenti parimente fede. Ne sono parimente allestite traduzioni ufficiali in lingua russa e spagnola, le quali sono depositate con l'esemplare originale munito delle firme.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai loro rispettivi governi, hanno apposto la firma alla presente Convenzione.

Fatto a Londra, il venticinque ottobre millenovecentosettantadue.

(Si omettono le firme)

Regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare

Parte A – in generale

Regola I Campo d'applicazione

- a) Le presenti regole s'applicano a tutte le navi in alto mare e in tutte le acque con esso comunicanti e accessibili alle navi di mare.
- b) Nessuna disposizione delle presenti regole può ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali, emanate dalle autorità competenti, riguardo alla navigazione nelle rade, nei porti, sui fiumi, sui laghi oppure sulle idrovie della navigazione interna, comunicanti con l'alto mare e accessibili alle navi di mare. Nondimeno, queste prescrizioni speciali devono essere conformi per quanto possibile alle presenti regole.
- c)⁶ Nessuna disposizione delle presenti regole può ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali emanate dal governo di uno Stato per aumentare il numero dei fanali di posizione, dei segnali luminosi, dei segnali o segnali acustici utilizzabili dalle navi da guerra e dalle navi in convoglio oppure per aumentare il numero dei fanali di posizione, segnali luminosi o segnali utilizzabili dalle navi intente alla pesca e costituenti una flottiglia da pesca. Questi fanali di posizione, segnali luminosi, segnali o segnali acustici supplementari devono, per quanto possibile, essere tali da non poterli confondere con qualsiasi altro fanale o segnale autorizzato per altro nelle presenti regole.»
- d) L'Organizzazione può adottare dispositivi di separazione del traffico ai fini delle presenti regole.
- e)⁷ Ogni qualvolta un governo considera che una nave di costruzione speciale o adibita ad operazioni speciali non può conformarsi a tutte le disposizioni di una qualsiasi regola, per quanto concerne il numero, il luogo, la portata o il settore di visibilità dei fanali e dei segnali, come anche l'impianto e le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione sonora, questa nave deve conformarsi a quelle altre disposizioni concernenti il numero, il luogo, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali, come anche l'impianto e le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione sonora, le quali, secondo il parere del governo interessato, permettono, in questi casi, di conformarsi per quanto possibile alle presenti regole.

Regola 2 Responsabilità

- a) Nessuna disposizione delle presenti regole può esonerare sia una nave, sia il suo proprietario, il suo capitano o il suo equipaggio dalle conseguenze di una negligenza qualsiasi, per quanto concerne l'applicazione delle presenti regole o qualsiasi precauzione dettata dall'esperienza ordinaria del marinaio o dalle circostanze particolari in cui si trova la nave.
- b) Nell'interpretazione e nell'applicazione delle presenti regole, deve essere tenuto debitamente conto di tutti i pericoli della navigazione e dei rischi d'abbordo come anche di tutte le circostanze particolari, segnatamente dei limiti d'impiego delle navi in causa, che possono obbligare a scostarsi dalle presenti regole per evitare un pericolo immediato.

Regola 3 Definizioni generali

Ai fini delle presenti regole, salvo disposizione contraria nel contesto:

- a) Il termine «nave» designa qualsiasi natante o apparecchio di qualunque natura, compresi i natanti senza immersione e gli idrovolanti, che sono utilizzati o possono essere utilizzati come mezzi di trasporto sull'acqua.
- b) L'espressione «nave a propulsione meccanica» designa qualsiasi nave mossa da macchine.
- c) Il termine «nave a vela» designa qualsiasi nave mossa da vele, anche se possiede una macchina propulsiva, a condizione però che quest'ultima non sia utilizzata.
- d) L'espressione «nave intenta a pescare» designa qualsiasi nave che pesca con reti, lenze o a strascico, oppure altre attrezzature di pesca che riducono la sua capacità di governo, ma non si applica alle navi che pescano con lenze trascinata o altre attrezzature da pesca che non riducono la sua capacità di governo.
- e) L'espressione «idrovolante» designa qualsiasi aeromobile concepito per manovrare sull'acqua.
- f) L'espressione «nave che non può governare» designa una nave che, a cagione di circostanze eccezionali, non è in grado di manovrare conformemente alle presenti regole e non può dunque scostarsi dalla rotta di un'altra nave.
- g) L'espressione «nave a capacità di governo limitata» designa qualsiasi nave la cui capacità di governo, conformemente alle presenti regole, è limitata a cagione dei lavori eseguiti, e che non può pertanto scostarsi dalla rotta di un'altra nave.

«Le «navi con limitata capacità di manovra» comprendono, senza che questa elencazione sia considerata limitativa⁸:»

- i) le navi intente a posare o a rimuovere un segnale per la navigazione, un cavo o una condotta subacquea, oppure ad assicurarne la manutenzione;

- ii) le navi impegnate in operazioni di dragaggio, di idrografia o oceanografia, oppure in lavori subacquei;
 - iii) le navi in rotta intente ad eseguire rifornimenti o trasbordi di persone, di provviste o di un carico;
 - iv) le navi occupate in operazioni di lancio o di ricupero d'aeromobili;
 - v) le navi occupate in operazione di sminamento;
 - vi) le navi intente ad eseguire un'operazione di rimorchiatura, che permette difficilmente al rimorchiatore e al rimorchio di modificare la loro rotta.
- h)⁹ L'espressione «nave ostacolata dalla sua immersione» designa qualsiasi nave a propulsione meccanica la quale, a cagione della sua immersione e della profondità d'acqua e della larghezza disponibili delle acque navigabili, può difficilmente modificare la sua rotta.
- i) L'espressione «facente rotta» s'applica a qualsiasi nave che non è ancorata, né ormeggiata a terra, né incagliata.
 - j) Le espressioni «lunghezza» e «larghezza» di una nave designano la sua lunghezza fuori tutto e la larghezza massima.
 - k) Due navi si devono intendere «in vista una dell'altra» soltanto quando una nave può essere osservata visualmente dall'altra.
 - l) L'espressione «visibilità ridotta» designa qualsiasi situazione in cui la visibilità è ridotta da nebbia, foschia, neve, forti piovvaschi o tempeste di sabbia, o per qualsiasi altra causa analoga.

Parte B

Regole di governo e manovra

Sezione I

Condotta delle navi in tutte le condizioni di visibilità

Regola 4 Campo d'applicazione

Le regole della presente sezione s'applicano in tutte le condizioni di visibilità.

Regola 5 Vedetta

Qualsiasi nave deve permanentemente assicurare un servizio di vedetta, visivo e auditivo, adeguata, utilizzando parimente ogni mezzo disponibile, adeguato alle circostanze e alle condizioni esistenti, in modo da permettere una piena valutazione della situazione e del rischio d'abbordo.

Regola 6 Velocità di sicurezza

Qualsiasi nave deve mantenere permanentemente una velocità di sicurezza tale da poter prendere adeguati provvedimenti efficaci per evitare un abbordo e per arrestarsi ad una distanza adattata alle circostanze ed alle condizioni esistenti.

I fattori seguenti devono segnatamente essere presi in considerazione per determinare la velocità di sicurezza:

- a) Per tutte le navi:
 - i) la visibilità;
 - ii) la densità del traffico e segnatamente le concentrazioni di navi da pesca o di altre navi;
 - iii) la capacità di governo della nave e più particolarmente la sua distanza d'arresto e le sue qualità di rotazione nelle condizioni esistenti;
 - iv) di notte, la presenza di uno sfondo luminoso, come quello provocato da fari costieri o la luminosità dei propri fanali;
 - v) lo stato del vento, del mare e delle correnti e la prossimità di rischi per la navigazione;
 - vi) l'immersione in funzione della profondità d'acqua disponibile.
- b) Inoltre, dalle navi che utilizzano un radar:
 - i) le caratteristiche, l'efficienza e i limiti d'utilizzazione delle attrezzature radar;
 - ii) i limiti risultanti dalla scala di portata del radar;
 - iii) l'effetto dello stato del mare, delle condizioni meteorologiche ed altre sorgenti di disturbo per lo schermo radar;
 - iv) il fatto che i piccoli natanti, i ghiacci e gli altri oggetti galleggianti possono anche non poter essere localizzati dall'impianto radar a una distanza sufficiente;
 - v) il numero, la posizione e il movimento delle navi rivelate dal radar;
 - vi) il fatto che è possibile valutare più esattamente la visibilità, qualora il radar sia utilizzato per determinare la distanza delle navi e degli altri oggetti situati nei dintorni.

Regola 7 Rischio d'abbordo

a) Qualsiasi nave deve utilizzare tutti i sistemi disponibili, adeguati alle circostanze e alle condizioni esistenti, per determinare se esiste un rischio d'abbordo. Il rischio d'abbordo, se sussistono dubbi, deve essere considerato esistente.

b) Se vi è a bordo un'attrezzatura radar in stato d'esercizio, essa va utilizzata ricorrendo, segnatamente, all'esplorazione a lunga portata per avvertire in anticipo il rischio d'abbordo, come anche al «plotting» radar o a qualsiasi altra osservazione sistematica equivalente degli oggetti accertati.

c) Si deve evitare di trarre conclusioni da osservazioni insufficienti, in particolare da informazioni radar insufficienti.

d) La valutazione di un rischio d'abbordo deve segnatamente tener conto delle considerazioni seguenti:

- i) vi è rischio d'abbordo se il rilevamento alla bussola di una nave che si avvicina non muta in modo notevole;
- ii) un siffatto rischio può talvolta sussistere anche se si osserva una variazione notevole del rilevamento, in particolare qualora si avvicina una nave assai grande, un convoglio rimorchiato oppure una nave a breve distanza.

Regola 8 Manovra per evitare gli abbordi

a) Qualsiasi manovra intrapresa per evitare un abbordo deve, se le circostanze lo consentono, essere eseguita decisamente, tempestivamente e conformemente ai buoni usi dell'arte marittima.

b) Qualsiasi mutamento di rotta e/o di velocità, inteso ad evitare un abbordo, deve, ove le circostanze lo permettano, essere sufficientemente importante per essere immediatamente riconosciuto da qualsiasi nave che lo osserva visualmente o al radar; deve essere evitata una successione di mutamenti poco importanti di rotta e/o di velocità.

c) Se la nave dispone di posto sufficiente, il mero mutamento di rotta può essere la manovra più efficiente per evitare di trovarsi in posizione troppo ravvicinata, a condizione che questa manovra sia fatta tempestivamente e decisamente e non conduca ad un'altra posizione troppo ravvicinata.

d) Le manovre eseguite per evitare l'abbordo con un'altra nave devono essere tali da permettere di passare ad una distanza sufficiente. L'efficacia delle manovre deve essere attentamente controllata fintanto che l'altra nave sia definitivamente passata e libera.

e) Una nave, ove risulti necessario per evitare un abbordo o aumentare il tempo di valutazione della situazione, deve ridurre la sua velocità o spegnere l'abbrivo arrestando o invertendo il dispositivo di propulsione.

«f) i) Una nave che, in virtù di una qualsiasi delle presenti regole, è tenuta a non ostacolare il passaggio di un'altra nave o a consentirne il libero passaggio deve, se lo esigono le circostanze, manovrare senza indugio onde lasciare sufficientemente posto all'altra nave per consentirne il libero passaggio.

ii) Una nave che è tenuta a non ostacolare il passaggio di un'altra nave o a consentirne il libero passaggio non è esonerata da tale obbligo se si avvicina all'altra nave in modo tale che esista un rischio di abbordo e deve, quando esegue la manovra, tenere debitamente conto delle manovre che potrebbero esigere le regole della presente parte.

iii) Una nave il cui passaggio non dev'essere ostacolato è tenuta a conformarsi alle regole della presente parte quando le due navi si avvicinano in modo tale che esista un rischio di abbordo.»

Regola 9 Canali stretti

- a) Le navi in rotta in un canale stretto o in una via d'accesso devono, se è possibile farlo senza pericolo, mantenersi possibilmente vicine al limite esterno destro del canale o della via d'accesso.
- b) Le navi di lunghezza inferiore a 20 metri e le navi a vela non devono ostacolare il passaggio delle navi le quali possono navigare in tutta sicurezza soltanto all'interno di un canale stretto o di una via d'accesso.
- c) Le navi intente a pescare non devono ostacolare il passaggio delle altre navi che navigano all'interno di un canale stretto o di una via d'accesso.
- d) Una nave non deve attraversare un canale stretto o una via d'accesso qualora ostacoli il passaggio delle navi che possono navigare in tutta sicurezza soltanto all'interno di questo canale o di questa via d'accesso; queste ultime navi possono utilizzare il segnale sonoro indicato nella regola 34 d), se è dubbia l'intenzione della nave attraversante il canale o la via d'accesso.
- e) i) In un canale stretto o in una via d'accesso, se il sorpasso può avvenire soltanto ove la nave da sorpassare manovri per consentire al sorpassante di superarla in tutta sicurezza, la nave intenzionata a sorpassare deve annunciare la sua intenzione emettendo il segnale sonoro adeguato, prescritto nella regola 34 c) i). La nave da sorpassare deve, se è d'accordo, emettere il segnale adeguato prescritto nella regola 34 c) ii) e manovrare in modo da permettere un sorpasso in tutta sicurezza. Se è in dubbio, può emettere i segnali sonori prescritti nella regola 34 d);
ii) la presente regola non dispensa la nave che raggiunge l'altra dall'obbligo di conformarsi alle disposizioni della regola 13.
- f) La nave, che si avvicina ad un gomito o ad un luogo situato in un canale stretto o in una via d'accesso dove altre navi possono essere nascoste dalla presenza d'ostacoli, deve navigare in questa zona con particolare prudenza e vigilanza ed emettere il segnale adeguato, prescritto dalla regola 34 e).
- g) Qualsiasi nave deve, se le circostanze lo consentono, evitare di gettar l'ancora in un canale stretto.

Regola 10 Dispositivi di separazione del traffico

- a)¹⁰ La presente regola s'applica ai dispositivi di separazione del traffico adottati dall'Organizzazione e non esonera nessuna nave dagli obblighi imposti in virtù di una qualsiasi delle altre regole.
- b) Le navi che navigano all'interno di un dispositivo di separazione del traffico devono:
 - i) seguire il corrispondente senso unico nella direzione generale del traffico per questa via;

- ii) scostarsi in tutta la misura possibile dalla linea o dalla zona di separazione del traffico;
 - iii) normalmente, immettersi nel senso unico o uscirne soltanto alla fine del medesimo; nel caso in cui si immettono o ne escono lateralmente, le navi devono eseguire detta manovra in un angolo possibilmente assai ridotto rispetto alla direzione generale del traffico.
- c)¹¹ Le navi devono evitare per quanto possibile l'attraversamento di vie a senso unico; nondimeno, ove vi siano obbligate, l'attraversamento deve possibilmente avvenire seguendo una rotta che sia per quanto possibile perpendicolare alla direzione generale del traffico.
- d)¹² i) Le navi con devono utilizzare una zona di navigazione costiera quando possono, in tutta sicurezza, utilizzare la via di circolazione appropriata del dispositivo adiacente di separazione del traffico. Tuttavia, le navi di lunghezza inferiore a 20 metri, le navi a vela e le navi durante la pesca possono utilizzare la zona di navigazione costiera;
- ii) nonostante le disposizioni del paragrafo d) i), le navi possono utilizzare una zona di navigazione costiera per entrare od uscire da un porto, un'installazione o una struttura al largo, una stazione di pilotaggio o qualsiasi altro posto che si trovi all'interno della zona di navigazione costiera o per evitare un pericolo immediato.
- e)¹³ Una nave, ad eccezione di quelle che attraversano un dispositivo o che si immettono o escono da un senso unico, non deve di norma penetrare in una zona di separazione o attraversare una linea di separazione salvo:
- i) in caso d'urgenza, per evitare un pericolo immediato;
 - ii) per pescare in una zona di separazione.
- f) Le navi che navigano vicino alle estremità di un dispositivo di separazione del traffico devono usare una vigilanza particolare.
- g) Le navi devono evitare, in tutta la misura possibile, di gettare l'ancora all'interno di un dispositivo di separazione del traffico o nelle zone vicine alle estremità.
- h) Le navi che non utilizzano un dispositivo di separazione del traffico devono scostarsene il più ampiamente possibile.
- i) Le navi intente a pescare non devono ostacolare il passaggio delle navi che seguono una via a senso unico.
- j) Le navi d'una lunghezza inferiore a 20 metri e le navi a vela non devono ostacolare il passaggio delle navi a propulsione meccanica che seguono una via a senso unico.

k)¹⁴ Una nave con limitata capacità di manovra allorquando effettua una operazione destinata al mantenimento della sicurezza della navigazione in un dispositivo di separazione del traffico, è dispensata dall'osservanza della presente regola nella misura necessaria al compimento dell'operazione.

l)¹⁵ Una nave con limitata capacità di manovra allorquando effettua operazioni di posa, riparazione o recupero di un cavo sottomarino all'interno di un dispositivo di separazione del traffico, è dispensata dall'osservanza della presente regola nella misura necessaria al compimento dell'operazione.

Sezione II

Comportamento delle navi in vista le une delle altre

Regola 11 Campo d'applicazione

Le regole della presente sezione s'applicano alle navi che sono in vista le une delle altre.

Regola 12 Navi a vela

a) Quando due navi a vela stanno avvicinandosi l'una all'altra in modo da implicare pericolo d'abbordo, una di esse deve scostarsi dalla rotta dell'altra come segue:

- i) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciar libera la rotta all'altra;
- ii) quando tutte le due hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopra vento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento;
- iii) se una nave che prende il vento dalla sinistra avvista un'altra nave che è sopra vento e non può determinare con certezza se questa nave prende il vento da sinistra o da destra, la prima deve scostarsi dalla rotta dell'altra.

b) Ai fini dell'applicazione della presente regola, per lato dal quale proviene il vento deve intendersi il lato opposto a quello in cui è bordata la boma della randa e nel caso di navi a vela quadra il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

Regola 13 Nave che raggiunge un'altra

a)¹⁶ Nonostante le disposizioni delle regole delle sezioni e (I e II della parte B) e la nave che raggiunge l'altra che deve scostarsi dalla rotta di quest'ultima.

b) È considerata nave che raggiunge un'altra quella che si avvicina ad un'altra venendo da una direzione di più di 22,5 gradi a poppavia del traverso di quest'ultima, ossia che si trova in una posizione tale rispetto alla nave raggiunta che,

di notte, potrebbe scorgerne soltanto il fanale di poppavia e nessuno dei fanali laterali.

c) Una nave, se non può determinare con certezza se raggiunge un'altra, deve considerarsi nave che raggiunge un'altra e manovrare di conseguenza.

d) Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento fra le due navi può far considerare la nave che raggiunge l'altra una nave che ne incrocia la rotta ai termini della presente regola, né esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta fino a che non l'abbia oltrepassata e che non sia libera da essa.

Regola 14 Navi facenti rotte opposte

a) Quando due navi a propulsione meccanica si fanno incontro con rotte diametralmente opposte o quasi opposte, in modo da implicare pericolo d'abbordo, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da poter passare sulla sinistra dell'altra.

b) Si considera sussistente una siffata situazione quando una nave ne avvista un'altra immediatamente o quasi immediatamente a proravia, in modo che, di notte, scorgerebbe i fanali d'albero dell'altra nave, in una linea o quasi in una linea e/o i suoi due fanali laterali, e che, di giorno, scorgerebbe l'altra nave su un angolo corrispondente.

c) Quando una nave non può determinare con certezza se sussiste una tale situazione, deve considerare che essa esiste effettivamente e manovrare di conseguenza.

Regola 15 Rotte che si incrociano

Quando due navi a propulsione meccanica seguono rotte che si incrociano in modo da implicare un pericolo d'abbordo, la nave che avvista l'altra sulla destra deve scostarsi dalla rotta di quest'ultima e, se le circostanze lo permettono, evitare di incrociare la sua rotta a proravia.

Regola 16 Manovra della nave tenuta a scostarsi

Qualsiasi nave che è tenuta a scostarsi dalla rotta di un'altra nave deve, per quanto possibile, manovrare tempestivamente e decisamente in modo da scostarsi ampiamente.

Regola 17 Manovra della nave obbligata a tenere la rotta

a) i) Se una nave è tenuta a scostarsi dalla rotta di un'altra nave, quest'altra deve mantenere la rotta e la velocità.

ii) Nondimeno, quest'ultima nave può manovrare essa stessa per evitare l'abbordo, non appena le appare evidente che la nave tenuta a scostarsi dalla rotta non esegue la manovra adeguata, prescritta dalle presenti regole.

b) La nave tenuta a mantenere la rotta e la velocità, se viene a trovarsi per qualunque motivo, talmente vicina all'altra in modo che l'abbordo non può essere evitato con la sola manovra della nave tenuta a scostarsi, deve a sua volta procedere alla manovra più conveniente per evitare l'abbordo.

c) Una nave a propulsione meccanica, che manovra per evitare un abbordo con un'altra nave a propulsione meccanica, la cui rotta si incrocia con la sua nelle condizioni previste nell'alinea a) ii) della presente regola, non deve, se le circostanze lo consentono, spostarsi a sinistra, qualora l'altra nave si trovi pure alla sua sinistra.

d) La presente regola non può esonerare la nave che deve lasciar libera la rotta dall'obbligo di scostarsi dalla rotta dell'altra nave.

Regola 18 Responsabilità reciproche delle navi

Salvo disposizioni contrarie delle regole 9, 10 e 13:

- a) una nave a propulsione meccanica facente rotta deve scostarsi dalla rotta:
 - i) di una nave che non può governare;
 - ii) di una nave a capacità di governo limitata;
 - iii) di una nave intenta a pescare;
 - iv) di una nave a vela.
- b) Una nave a vela facente rotta deve scostarsi dalla rotta:
 - i) di una nave che non può governare;
 - ii) di una nave a capacità di governo limitata;
 - iii) di una nave intenta a pescare.
- c) Una nave intenta a pescare e facente rotta deve, nella misura del possibile, scostarsi dalla rotta:
 - i) di una nave che non può governare;
 - ii) di una nave a capacità di governo limitata.
- d) i) Qualsiasi nave diversa da una nave che non può governare o a capacità di governo limitata deve, se le circostanze lo permettono, evitare di intralciare il libero passaggio di una nave ostacolata dalla sua immersione, che mostra i segnali previsti alla regola 28.
 - ii) Una nave ostacolata dalla sua immersione deve navigare con prudenza particolare, tenendo debitamente conto della sua situazione speciale.
- e) Un idrovolante in acqua deve, di norma, tenersi ampiamente scostato da tutte le navi per evitare di ostacolare la loro navigazione. Nondimeno, se sussiste pericolo d'abbordo, l'idrovolante deve conformarsi alle regole della presente parte.

Sezione III

Comportamento delle navi nel caso di visibilità ridotta

Regola 19 Comportamento delle navi in caso di visibilità ridotta

- a) La presente regola s'applica alle navi che non sono in vista le une delle altre e navigano all'interno o in prossimità di zone con visibilità ridotta.

b) Qualsiasi nave deve navigare a una velocità di sicurezza adeguata alle circostanze esistenti e alle condizioni di visibilità ridotta. Le navi a propulsione meccanica devono tenere le loro macchine pronte a manovrare immediatamente.

c) Qualsiasi nave, se applica le regole della sezione I della presente parte, deve tener debitamente conto delle circostanze esistenti e delle condizioni di visibilità ridotta.

d) Una nave che rivela al radar solo la presenza di un'altra nave, deve determinare se sta insorgendo una situazione di posizioni assai ravvicinate e/o se sussiste un pericolo d'abbordo. In questo caso, essa deve prendere tempestivamente provvedimenti per evitare siffatta situazione; nondimeno, se i provvedimenti consistono in un mutamento di rotta, occorre evitare, nella misure del possibile, le manovre seguenti:

- i) un mutamento di rotta verso sinistra, nel caso di una nave che si trova a proravia del traverso, salvo se questa nave sta per essere raggiunta;
- ii) un mutamento di rotta in direzione di una nave che sopraggiunge sul traverso o a poppavia del traverso.

e) Salvo qualora sia stato stabilito che non sussiste alcun pericolo d'abbordo, qualunque nave che riceve, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale di nebbia di una nave, oppure che non può evitare una situazione di posizioni assai ravvicinate con un'altra nave situata a proravia del suo traverso, deve ridurre la sua velocità al minimo necessario per mantenere la rotta. Essa deve, se necessario, spegnere l'abbrivio e, in ogni circostanza, navigare con estrema precauzione fintanto che sia scomparso il pericolo d'abbordo.

Parte C

Fanali e segnali

Regola 20 Campo d'applicazione

a) Le regole della presente parte devono essere osservate in ogni tempo.

b) Le regole concernenti i fanali devono essere osservate dal tramonto alla levata del sole. Durante questo intervallo, non deve essere mostrato alcun altro fanale che possa essere confuso con i fanali prescritti nelle presenti regole e che possa intralciare la visibilità o le caratteristiche di quest'ultimo o che possa impedire di assicurare una vedetta disfacente.

c) I fanali prescritti nelle presenti regole, se esistono, devono parimente essere mostrati dalla levata al tramonto del sole, in caso di visibilità ridotta, e possono essere mostrati in tutte le altre circostanze in cui detto provvedimento è giudicato necessario.

d) Le regole concernenti i segnali devono essere osservate di giorno.

e) I fanali e i segnali prescritti nelle presenti regole devono essere conformi alle disposizioni dell'allegato I delle presenti regole.

Regola 21 Definizioni

- a) L'espressione «fanale di testa d'albero» designa un fanale bianco, posto sopra dell'asse longitudinale della nave, che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 225 gradi ed è fissato in modo da mostrare questa luce dalla prora fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato.
- b) L'espressione «fanale laterale» designa un fanale verde posto sul lato dritto e un fanale rosso posto sul lato sinistro, che mostrano ciascuno una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 112,5 gradi e sono disposti in modo da mostrare questa luce dalla prora fino a 22,5 gradi a poppavia del traverso del loro lato rispettivo. A bordo delle navi di lunghezza inferiore a 20 metri, i fanali laterali possono essere combinati in un solo fanale posto nell'asse longitudinale della nave.
- c) L'espressione «fanale poppiero» designa un fanale bianco, collocato per quanto possibile a poppavia, che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 135 gradi ed è disposto in modo da mostrare questa luce su un settore di 67,5 gradi da ciascun lato a partire da poppavia.
- d) L'espressione «fanale di rimorchiatura» designa un fanale giallo avente le stesse caratteristiche del fanale poppiero, definito nel paragrafo c) della presente regola.
- e) L'espressione «fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte» designa un fanale che mostra una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 360 gradi.
- f) L'espressione «fanale a luce intermittente» designa un fanale a luce intermittente regolare, il cui ritmo deve essere di almeno 120 lampi al minuto.

Regola 22 Portata luminosa dei fanali

I fanali prescritti nelle presenti regole devono avere l'intensità designata nella sezione 8 dell'Allegato I del presente regolamento, in modo da essere visibili alle seguenti distanze minime:

- a) per le navi di lunghezza uguale o superiore a 50 metri:
- fanale di testa d'albero: 6 miglia
 - fanale laterale: 3 miglia
 - fanale poppiero: 3 miglia
 - fanale di rimorchiatura: 3 miglia
 - fanale bianco, rosso, verde o giallo visibile su tutto l'arco d'orizzonte: 3 miglia.
- b) per le navi di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, ma inferiore a 50 metri:
- fanale di testa d'albero: 5 miglia; se la lunghezza della nave è inferiore a 20 metri: 3 miglia
 - fanale laterale: 2 miglia
 - fanale poppiero: 2 miglia
 - fanale di rimorchiatura: 2 miglia

- fanale bianco, rosso, verde o giallo, visibile su tutto l’arco d’orizzonte: 2 miglia
- c) per le navi di lunghezza inferiore a 12 metri:
 - fanale di testa d’albero: 2 miglia
 - fanale laterale: 1 miglio
 - fanale poppiero: 2 miglia
 - fanale di rimorchiatura: 2 miglia
 - fanale bianco, rosso, verde o giallo visibile su tutto l’arco d’orizzonte: 2 miglia.
- d)¹⁷ per le navi od oggetti rimorchiati parzialmente sommersi e di difficile avvistamento:
 - fanale a luce bianca visibile a giro d’orizzonte: 3 miglia.

Regola 23 Navi a propulsione meccanica in rotta

- a) Una nave a propulsione meccanica facente rotta deve mostrare:
 - i) un fanale di testa d’albero a proravia;
 - ii) un secondo fanale di testa d’albero a poppavia del primo e più alto di quest’ultimo; nondimeno, le navi di lunghezza inferiore a 50 metri non sono tenute a mostrare questo fanale, ma possono farlo;
 - iii) fanali laterali;
 - iv) un fanale poppiero.
- b) Un natante a cuscino d’aria, esercitato senza immersione, deve mostrare, oltre ai fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola un fanale giallo a luce intermittente visibile su tutto l’arco d’orizzonte.
- c)¹⁸ una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 12 metri può, in luogo dei fanali prescritti al paragrafo a) della presente regola, mostrare un fanale a luce bianca visibile a giro d’orizzonte e fanali laterali;
 - ii) una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 7 metri e con velocità massima non superiore ai 7 nodi può, in sostituzione dei fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola, mostrare un fanale a luce bianca visibile a giro d’orizzonte; ove possibile deve mostrare anche due fanali laterali;
 - iii) il fanale di testa d’albero o il fanale a luce bianca visibile a giro d’orizzonte a bordo di una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 12 metri può non essere situato sull’asse longitudinale della nave ove non fosse possibile collocarlo su quest’asse, alla condizione che i fanali laterali siano uniti in un solo fanale disposto sull’asse longitudinale della nave

medesima o situato il più vicino possibile all'asse longitudinale sul quale si trova il fanale di testa d'albero o il fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte.

Regola 24 Convogli rimorchiati e spinti

a) Una nave a propulsione meccanica che rimorchia deve mostrare:

- i) invece del fanale prescritto nella regola 23 a) i) [o nella regola 23a) ii)]¹⁹ a proravia due fanali di testa d'albero sovrapposti. Se la lunghezza del convoglio rimorchiato, misurata dalla poppa della nave rimorchiatrice all'estremità poppiera del rimorchio, supera 200 metri, essa deve mostrare 3 di questi fanali sovrapposti;
- ii) fanali laterali;
- iii) un fanale poppiero;
- iv) un fanale di rimorchiatura, collocato verticalmente al di sopra del fanale poppiero;
- v) nel luogo più cospicuo, se la lunghezza del convoglio rimorchiato supera 200 metri, un segnale biconico.

b) Una nave che spinge e una nave spinta in avanti, collegate da un raccordo rigido in modo da formare un'unità composta, devono essere considerate come una nave a propulsione meccanica e mostrare i fanali prescritti nella regola 23.

c) Una nave a propulsione meccanica che spinge in avanti o rimorchia lateralmente deve, salvo ove trattisi di un'unità composta, mostrare:

- i) invece del fanale prescritto nella regola 23 a) i), a proravia due fanali di testa d'albero sovrapposti;
- ii) due fanali laterali;
- iii) un fanale poppiero.

d) Una nave a propulsione meccanica, cui si applicano le disposizioni dei paragrafi a) o²⁰ c) della presente regola, deve parimente conformarsi alle disposizioni della regola 23 a) ii).

e) «Una nave od oggetto rimorchiato ad eccezione di quelli indicati nel paragrafo g) della presente regola deve mostrare:»²¹

- i) fuochi laterali;
- ii) un fuoco poppiero;
- iii) nel luogo più cospicuo, se la lunghezza del convoglio rimorchiato supera 200 metri, un segnale biconico.

f) Restando inteso che i fanali d'un numero qualunque di navi rimorchiare o affiancate oppure spinte in gruppo deve corrispondere a quelli di una sola nave,

- i) una nave spinta in avanti, che non fa parte di un'unità composta, deve mostrare alla sua estremità prodiera fanali laterali;
- ii) una nave rimorchiata lateralmente deve mostrare un fanale poppiere e, nella sua estremità prodiera, fanali laterali.

g)²² Una nave od oggetto rimorchiato parzialmente sommerso e di difficile avvistamento, o un insieme di queste navi od oggetti rimorchiati, devono mostrare:

- i) quando la sua larghezza è inferiore ai 25 metri, un fanale a luce bianca visibile a giro d'orizzonte a prua o in prossimità di essa ed un altro all'estremità poppiere o in prossimità di essa fatta eccezione per i contenitori in gomma che non sono obbligati a mostrare un fanale alla loro estremità prodiera o in prossimità di essa;
- ii) quando la sua larghezza è uguale o superiore ai 25 metri, due fanali supplementari a luce bianca visibili a giro d'orizzonte alle estremità della sua larghezza o in prossimità di esse;
- iii) quando la sua larghezza supera i 100 metri, fanali supplementari a luce bianca visibili a giro d'orizzonte fra i fanali prescritti nei commi i) e ii) collocati in modo tale che la distanza fra i fanali non superi i 100 metri;
- iv) un segnale biconico all'estremità poppiere o in prossimità dell'estremità poppiere dell'ultima nave od oggetto rimorchiato e quando la fila di rimorchi supera la lunghezza di 200 metri, un segnale biconico supplementare nel punto più avanzato e visibile.»

h)²³ Ove, per un giustificato motivo, la nave o l'oggetto rimorchiato si trovi nell'impossibilità di mostrare i fanali o i segnali prescritti nei paragrafi e) o g) della presente regola, debbono essere usati tutti gli accorgimenti possibili per illuminare la nave o l'oggetto rimorchiato o almeno per segnalarne la presenza.

i)²⁴ Ove, per un giustificato motivo, una nave non adibita normalmente ad operazioni di rimorchio sia nell'impossibilità di mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o c) della presente regola, essa non è tenuta a mostrare questi fanali allorquando procede al rimorchio di un'altra nave in pericolo o che necessita di assistenza per altri motivi. Debbono essere prese tutte le misure atte a segnalare nel modo previsto dalla regola 36, il collegamento fra il rimorchiante e il rimorchiato, particolarmente illuminando il cavo di rimorchio.

Regola 25 Navi a vela in rotta e navi a remi

a) Una nave a vela in rotta deve mostrare:

- i) fanali laterali;
- ii) un fanale poppiero.

b) A bordo di una nave a vela di lunghezza inferiore a 20²⁵ metri, i fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola possono essere raggruppati in un solo fanale posto in cima o nella parte superiore dell'albero, nel luogo più cospicuo.

c) Oltre ai fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola, una nave a vela in rotta può mostrare in cima o nella parte superiore dell'albero, nel luogo dove sono più apparenti, due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, tenuto conto che il fanale superiore deve essere rosso e quello inferiore verde. Nondimeno, i due fanali non devono essere mostrati simultaneamente al fanale autorizzato nel paragrafo b) della presente regola.

d) i) Una nave a vela di lunghezza inferiore a 7 metri deve, se possibile, mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola, ma se lo omette, deve essere pronta a mostrare immediatamente, per prevenire un abbordo, una lampada elettrica o un fanale con luce bianca.

- ii) Una nave a remi può mostrare i fanali prescritti nella presente regola per le navi a vela ma, se lo omette, deve essere pronta a mostrare immediatamente, per prevenire un abbordo, una lampada elettrica o un fanale con luce bianca.

e) Una nave che fa rotta simultaneamente a vela e con un mezzo di propulsione meccanico deve mostrare a proravia, nel luogo più cospicuo, un segnale di forma conica con la punta rivolta in basso.

Regola 26 Navi da pesca

a) Una nave intenta a pescare, se fa rotta o se è all'ancora, deve mostrare soltanto i fanali e i segnali prescritti nella presente regola.

b) Una nave intenta alla pesca a strascico, ossia che rastrella il fondo con una rete dragante o un altro apparecchio di pesca, deve mostrare:

- i) due fanali sovrapposti, visibili su tutto l'arco d'orizzonte, dei quali il superiore deve essere verde e quello inferiore bianco, oppure un segnale formato di due coni sovrapposti riuniti con la punta; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri può, invece di questo segnale, mostrare un panierino;
- ii) un fanale di testa d'albero disposto ad altezza superiore a quella del fanale verde visibile su tutto l'arco d'orizzonte e posteriormente a quest'ultimo. Le navi di lunghezza inferiore a 50 metri non sono tenute a mostrare questo fanale ma possono farlo;
- iii) se ha dell'abbrivo oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, fanali laterali e un fanale poppiero.

c) Una nave intenta a pescare, diversa da una nave intenta alla pesca a strascico deve mostrare:

- i) due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, di cui quello superiore deve essere rosso e quello inferiore bianco, oppure un segnale formato di due coni sovrapposti riuniti con la punta; una nave di lunghezza inferiore a 20 metri può, invece di questo segnale, mostrare un paniere;
- ii) se il suo attrezzo di pesca risulta spiegato su una distanza orizzontale superiore a 150 metri a partire dalla nave, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte oppure in cono, con la punta rivolta in alto, nell'allineamento dell'attrezzo;
- iii) se è in abbrivo è spento, oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, fanali laterali e un fanale poppiere.

d) Una nave intenta a pescare in prossimità d'altre navi intente pure a pescare può mostrare i segnali suppletivi descritti nell'allegato II del presente regolamento.

e) Una nave che non è intenta a pescare non deve mostrare i fanali o i segnali prescritti nella presente regola, ma solamente quelli per una nave della sua lunghezza.

Regola 27 Navi che non possono governare e navi a capacità di governo limitata

a) Una nave che non può governare deve mostrare:

- i) nel luogo più cospicuo, due fanali rossi sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte;
- ii) nel luogo più cospicuo, due palloni o segnali analoghi sovrapposti;
- iii) se è in abbrivo, oltre ai fanali prescritti nel presente paragrafo, i fanali laterali e un fanale poppiere.

b) Una nave a capacità di governo limitata, diversa da una nave che esegue operazioni di sminamento²⁶ deve mostrare:

- i) nel luogo più cospicuo, tre fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, tenuto conto che il fanale superiore e quello inferiore devono essere rossi e quello mediano bianco;
- ii) nel luogo più cospicuo, tre segnali sovrapposti, tenuto conto che il segnale superiore e quello inferiore devono essere palloni e quello mediano un bicono;
- iii) se è in abbrivo, oltre ai fanali prescritti nell'alinea i), un fanale oppure²⁷ fanali di testa d'albero, fanali laterali e un fanale poppiere;
- iv) se è ancorata, oltre ai fanali o segnali prescritti negli alinea i) e ii), i fanali o segnali prescritti nella regola 30.

c)²⁸ Una nave a propulsione meccanica intenta ad eseguire un'operazione di rimorchio che rende difficile un mutamento di rotta sia alla nave che rimorchia sia al rimorchiato deve, oltre ai fanali e segnali prescritti dalla regola 24 a), mostrare i fanali o i segnali di cui ai paragrafi b) i) e b) ii) della presente regola.

d) Una nave a capacità di governo limitata, intenta a lavori di dragaggio o occupata in operazioni subacquee, deve mostrare i fanali e i segnali prescritti nei commi i), ii) e iii) del paragrafo b) della presente regola e, se esiste un'ostruzione, deve mostrare inoltre:

- i) due fanali rossi visibili su tutto l'arco d'orizzonte o due palloni sovrapposti per indicare il lato in cui si trova l'ostruzione;
- ii) due fanali verdi visibili su tutto l'arco d'orizzonte o due biconi sovrapposti per indicare il lato sul quale può passare un'altra nave;
- iii)²⁹ quando è alla fonda, invece dei fanali o del segnale prescritti dalla regola 30, i fanali o segnali previsti nel presente paragrafo.

e)³⁰ Una nave che partecipa ad operazioni di immersione e che non può per le sue dimensioni, mostrare tutti i fanali o segnali prescritti dal paragrafo d) della presente regola, deve mostrare:

- i) nel sito più visibile, tre fanali sovrapposti visibili a giro d'orizzonte con i fanali superiore ed inferiore a luce rossa e quello centrale a luce bianca;
- ii) una riproduzione rigida, di almeno un metro di altezza, della bandiera «A» del Codice internazionale dei segnali. È necessario fare in modo che questa riproduzione sia visibile a giro d'orizzonte.

f)³¹ Una nave impegnata in un'operazione di sminamento deve mostrare, oltre ai fanali previsti per le navi a propulsione meccanica nella regola 23 o i fanali oppure il segnale prescritti per le navi alla fonda nella regola 30, secondo i casi, tre fanali a luce verde visibili a giro d'orizzonte oppure tre palloni. Deve mostrare uno di questi fanali o segnali in prossimità della testa d'albero di trinchetto ed uno di questi fanali o segnali a ciascuna estremità del pennone di trinchetto. Questi fanali o segnali indicano che è pericoloso per un'altra nave accostarsi a meno di 1000 metri da quella che effettua lo sminamento.

g)³² Le navi di lunghezza inferiore ai 12 metri, eccettuate quelle impegnate in operazioni di immersione, non sono tenute a mostrare i fanali e segnali prescritti dalla presente regola.

h) I segnali prescritti nella presente regola non sono segnali di navi in pericolo che chiedono assistenza. I segnali di quest'ultima categoria costituiscono l'oggetto dell'allegato IV del presente Regolamento.

Regola 28 Navi ostacolate dalla loro immersione

Una nave ostacolata dalla sua immersione può, oltre ai fanali prescritti per le navi a propulsione meccanica nella regola 23, mostrare nel luogo più cospicuo tre fanali rossi sovrapposti, visibili su tutto l'arco d'orizzonte oppure un segnale cilindrico.

Regola 29 Navi pilota

a) Una nave pilota in servizio di pilotaggio deve mostrare:

- i) in testa all'albero o in prossimità di quest'ultima, due fanali sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte, di cui il fanale superiore deve essere bianco e il fanale inferiore rosso;
- ii) inoltre, se fa rotta, due fanali laterali e un fanale poppiero;
- iii)³³ alla fonda, oltre ai fanali prescritti dal comma i), il fanale, i fanali od il segnale prescritti dalla regola 30 per le navi alla fonda.

b) Una nave pilota, se non è in servizio di pilotaggio, deve mostrare i fanali o i segnali prescritti per una nave della sua lunghezza.

Regola 30 Navi all'ancora e navi incagliate

a) Una nave all'ancora deve mostrare nel luogo più cospicuo:

- i) a prora, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte oppure un pallone;
- ii) a poppa, o vicino a poppa, ad un'altezza inferiore al fanale prescritto nell'alinea i), un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte.

b) Una nave all'ancora di lunghezza inferiore a 50 metri può mostrare, nel luogo più cospicuo, un fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte invece dei fanali prescritti nel paragrafo a) della presente regola.

c) Inoltre, una nave all'ancora può utilizzare i fanali di lavoro disponibili oppure fanali equivalenti per illuminare i ponti. Questa disposizione è coercitiva per le navi di lunghezza uguale o superiore a 100 metri.

d) Una nave incagliata deve mostrare i fanali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola e, inoltre, nel luogo più cospicuo:

- i) due fanali rossi sovrapposti visibili su tutto l'arco d'orizzonte;
- ii) tre palloni sovrapposti.

e) Le navi di lunghezza inferiore a 7 metri, se sono all'ancora non sono tenute a mostrare i fanali od il segnale prescritti nei paragrafi a) e b)³⁴ della presente regola, salvo se sono all'ancora o incagliati in un canale stretto, in una via d'accesso o in una rada, in prossimità di questi luoghi ovvero su rotte abitualmente frequentate da altre navi.

f)³⁵ Le navi di lunghezza inferiore ai 12 metri, se incagliate, non sono tenute a mostrare i fanali o segnali prescritti nei commi i) e ii) del paragrafo d) della presente regola.

Regola 31 Idrovolanti

Un idrovolante che si trova nell'impossibilità di mostrare i fanali e i segnali presentanti le caratteristiche e situati nei luoghi prescritti dalle regole della presente parte, deve mostrare fanali e segnali il più possibilmente simili a quelli prescritti nelle presenti regole.

Parte D **Segnali sonori e luminosi**

Regola 32 Definizioni

- a) Il termine «fischio» designa qualsiasi apparecchio di segnalazione sonora atto ad emettere i suoni prescritti e conforme alle indicazioni dell'allegato III del presente Regolamento.
- b) L'espressione «suono breve» designa un suono di una durata di circa un secondo.
- c) L'espressione «suono prolungato» designa un suono di una durata di 4 a 6 secondi.

Regola 33 Materiale di segnalazione sonora

a) Le navi di una lunghezza uguale o superiore a 12 metri devono essere munite di un fischio e di una campana e le navi di lunghezza uguale o superiore a 100 metri devono inoltre essere munite di un gong il cui suono e tono non devono poter essere confusi con quelli della campana. Il fischio, la campana e il gong devono soddisfare alle indicazioni dell'allegato III del presente regolamento. La campana o il gong, oppure ambedue, possono essere sostituiti da un altro oggetto avente rispettivamente le stesse caratteristiche sonore, a condizione che sia sempre possibile azionare manualmente i segnali prescritti.

b) Le navi di lunghezza inferiore a 12 metri non sono tenute ad avere a bordo gli apparecchi di segnalazione sonora prescritti nel paragrafo a) della presente regola, ma devono, se lo omettono, essere munite di un dispositivo capace di emettere un segnale sonoro efficace.

Regola 34 Segnali di manovra e segnali d'avvertimento

a) Qualora navi siano in vista le une delle altre, una nave a propulsione meccanica facente rotta deve, se effettua manovre autorizzate o prescritte nelle presenti regole, indicare tali manovre mediante i segnali seguenti, emessi con il fischio:

- un suono breve per significare «sto accostando a dritta»;
- due suoni brevi per significare «sto accostando a sinistra»;
- tre suoni brevi per significare «vado indietro con le macchine».

b) Tutte le navi possono completare i segnali a fischio prescritti nel paragrafo a) della presente regola con segnali luminosi ripetuti, secondo i bisogni, durante la manovra:

- i) questi segnali luminosi hanno il significato seguente:
 - un lampo: «sto accostando a dritta»;
 - due lampi: «sto accostando a sinistra»;
 - tre lampi: «vado indietro con le macchine»;
- ii) ogni lampo deve avere una durata di un secondo circa, tenuto conto che l'intervallo fra i lampi deve essere d'un secondo circa e l'intervallo fra segnali successivi deve essere di almeno 10 secondi;
- iii) il fanale utilizzato per questo segnale deve, se esiste, essere un fanale a luce bianca visibile su tutto l'arco d'orizzonte a una distanza di 5 miglia almeno e deve essere conforme alle disposizioni dell'allegato I al presente Regolamento.³⁶

c) Se delle navi sono in vista le une delle altre in un canale stretto o in una via d'accesso:

- i) la nave che intende raggiungere l'altra deve, conformemente alle disposizioni della regola 9 e) i), indicare la sua intenzione emettendo con il fischio i segnali seguenti:
 - due suoni prolungati seguiti da un suono breve per significare «intendo raggiungervi a dritta»;
 - due suoni prolungati seguiti da due suoni brevi per significare «intendo raggiungervi a sinistra»;
- ii) la nave che sta per essere raggiunta deve, manovrando conformemente alle disposizioni della regola 9 e) i), indicare il suo accordo emettendo con il fischio il segnale seguente:

- un suono prolungato, un suono breve, un suono prolungato e un suono breve, emessi in questo ordine.

d) Qualora due navi in vista l'una dell'altra s'accostino l'una all'altra e se, per un motivo qualsiasi, una di esse non comprende l'intenzione o le manovre dell'altra, oppure è incerta che l'altra nave prende le misure sufficienti per evitare l'abbordo, la nave che ha dubbi li esprime immediatamente emettendo con il fischio una rapida serie di almeno cinque suoni brevi. Questo segnale può essere completato con un segnale luminoso di almeno cinque lampi brevi e rapidi.

e) Una nave, che s'avvicina ad un gomito o ad una parte di un canale o di una via d'accesso dove un ostacolo può nascondere altre navi, deve emettere un suono prolungato. Qualsiasi nave che viene nella sua direzione e riceve il segnale dall'altra parte del gomito o dietro l'ostacolo, deve rispondere a questo segnale emettendo un suono prolungato.

f) Se a bordo di una nave sono installati fischi a una distanza di più di 100 metri gli uni dagli altri, per emettere segnali di manovra o d'avvertimento dev'essere utilizzato un solo fischio.

Regola 35 Segnali sonori in caso di visibilità ridotta

Tanto di giorno, quanto di notte, all'interno o in prossimità di una zona in cui la visibilità è ridotta, i segnali prescritti nella presente regola devono essere utilizzati come segue:

a) Una nave a propulsione meccanica che è in abbrivo deve emettere un suono prolungato ad intervalli non superiori a due minuti.

b) Una nave in rotta, a macchine ferme e con l'abbrivo spento, deve emettere, ad intervalli non superiori a due minuti, due suoni prolungati separati da un intervallo di due secondi circa.

c) Una nave che non può governare, una nave a capacità di governo limitata, una nave ostacolata dalla sua immersione, una nave a vela, una nave intenta a pescare e una nave che ne rimorchia o ne spinge un'altra, deve emettere, invece dei segnali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola, tre suoni consecutivi, ossia un suono prolungato seguito da due suoni brevi, a intervalli non superiori a due minuti.

d)³⁷ Una nave intenta alla pesca quando è alla fonda, ed una nave con capacità di manovra limitata intenta ai suoi lavori alle fonda, devono emettere invece dei segnali prescritti nel paragrafo g) della presente regola, il segnale prescritto nel paragrafo c) della presente regola.

e)³⁸ Una nave rimorchiata oppure, se ne sono rimorchiate diverse, l'ultima nave del convoglio deve, se vi è equipaggio a bordo, emettere, ad intervalli non superiori a due minuti, quattro suoni consecutivi, ossia un suono prolungato seguito da tre suoni brevi. Se è possibile, detto segnale deve essere emesso immediatamente dopo il segnale del rimorchiatore

f)³⁹ Una nave intenta a spingere e una nave spinta in avanti, collegate da un raccordo rigido in modo da costituire un'unità composta, devono essere considerate una nave a propulsione meccanica e devono emettere i segnali prescritti nei paragrafi a) o b) della presente regola.

g)⁴⁰ Una nave all'ancora deve suonare la campana rapidamente durante cinque secondi circa, ad intervalli non superiori a un minuto. A bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 100 metri, la campana deve essere suonata a proravia della nave e immediatamente dopo deve essere rapidamente suonato il gong durante cinque secondi circa a poppavia. Una nave all'ancora può inoltre emettere tre suoni consecutivi, ossia un suono breve seguito da un suono prolungato e da un suono breve, per segnalare la sua posizione e la possibilità di un abbordo con una nave che si avvicina.

h)⁴¹ Una nave incagliata deve suonare la campana e, in caso di bisogno, il gong, come è prescritto nel paragrafo g)⁴² della presente regola. Inoltre, essa deve dare tre colpi di campana separati e distinti immediatamente prima e dopo il suono rapido della campana. In più, una nave incagliata può emettere con il fischio un segnale adeguato.

i)⁴³ Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non è tenuta ad emettere i segnali suddetti, ma ove lo ometta, deve emettere un altro segnale sonoro efficace ad intervalli non superiori a due minuti.

j)⁴⁴ La nave pilota in servizio di pilotaggio può, oltre ai segnali prescritti ai paragrafi a), b) o g)⁴⁵ della presente regola, emettere un segnale d'identificazione consistente in quattro suoni brevi.

Regola 36 Segnali destinati ad attirare l'attenzione

Qualsiasi nave può, se giudica necessario d'attirare l'attenzione di un'altra nave, emettere segnali luminosi o sonori che non possano essere confusi con qualunque altro segnale autorizzato in una qualsiasi delle presenti regole, oppure dirigere il fascio del suo proiettore in direzione del pericolo che minaccia la nave ma in modo tale da non disturbare altre navi.

⁴⁶«Ogni fanale destinato ad attirare l'attenzione di un'altra nave non deve poter essere confuso con un segnale di ausilio alla navigazione. Ai fini della presente regola dovrà essere evitato l'impiego di fanali a luci intermittenti o ruotanti ad alta intensità, quali i fari giroscopici.»

Una nave in pericolo che domanda assistenza deve utilizzare o mostrare i segnali descritti⁴⁷ nell'allegato IV del presente Regolamento.

Parte E

Esenzioni

Regola 37 Esenzioni

Qualsiasi nave (o categoria di navi) che soddisfa alle prescrizioni delle regole internazionali del 1960⁴⁸ per prevenire gli abbordi in mare e che sia stata impostata oppure che si trova in uno stadio di costruzione equivalente, prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, può beneficiare delle esenzioni seguenti che si applicano a detto regolamento:

- a) Impianto dei fanali la cui portata luminosa è prescritta nella regola 22: quattro anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente Regolamento.
- b) Impianto dei fanali i cui colori sono prescritti nella sezione VII dell'allegato I del presente regolamento: quattro anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- c) Cambiamento del luogo dei fanali risultante dal passaggio dalle misure britanniche al sistema metrico e dall'arrotondamento delle cifre delle misure: esenzione permanente.
- d) i) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero a bordo delle navi di lunghezza inferiore a 150 metri, risultante dalle prescrizioni della sezione 3 a) dell'allegato I⁴⁹ esenzione permanente.
ii) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero a bordo di navi di lunghezza uguale o superiore a 150 metri, risultante dalle prescrizioni della sezione 3 a) dell'allegato I del presente regolamento: nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- e) Cambiamento del luogo dei fanali di testa d'albero risultante dalle prescrizioni della sezione 2 b) dell'allegato I⁵⁰ nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- f) Cambiamento del luogo dei fanali laterali risultante dalle prescrizioni delle sezioni 2 (g) e 3 (b) dell'allegato I⁵¹ nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.

- g) Specificazione del materiale di segnalazione sonora prescritto nell'allegato III⁵² nove anni a contare dalla data d'entrata in vigore del presente regolamento.
- h) Cambiamento di collocazione dei fanali visibili a giro d'orizzonte derivante dalle prescrizioni della sezione 9 b) dell'Allegato I al presente Regolamento: esenzione permanente.

Posizione e caratteristiche tecniche dei fanali e segnali

1. Definizione

L'espressione «altezza al di sopra dello scafo» designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato.

Questa altezza deve essere misurata a partire dal punto sotto il fanale alla verticale del medesimo.

2. Disposizione verticale dei fanali e distanza fra di loro

a) A bordo delle navi a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, i fanali di testa d'albero devono essere disposti come segue:

- i) il fanale di testa d'albero anteriore oppure, ove occorra, il fanale unico deve trovarsi ad un'altezza di 6 metri almeno al di sopra dello scafo e, se la larghezza della nave supera 6 metri, a un'altezza al di sopra dello scafo almeno uguale a questa larghezza, tenuto però conto che tale altezza non deve superare 12 metri;
- ii) quando esistono due fanali di testa d'albero, il fanale posteriore deve trovarsi a un'altezza di almeno 4,5 metri superiore a quella del fanale anteriore.

b) La distanza verticale fra i fanali di testa d'albero delle navi a propulsione meccanica deve essere tale che il fanale posteriore possa sempre essere visto distintamente al di sopra del fanale anteriore, a una distanza di 1000 metri a proravia della nave al livello del mare, in tutte le condizioni normali d'assetto.

c) Il fanale di testa d'albero di una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 12 metri, ma inferiore a 20 metri, deve trovarsi a un'altezza di 2,5 metri almeno al di sopra dello scafo.

d) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 12 metri può avere il fanale più elevato a un'altezza inferiore a 2,5 metri al di sopra dello scafo. Nondimeno, se porta un fanale di testa d'albero in più dei fanali laterali e del fanale poppiero oppure il fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte prescritto nella regola 23 c) in più dei fanali laterali, il fanale di testa d'albero o il fanale visibile su tutto l'arco d'orizzonte deve trovarsi a un metro almeno al di sopra dei fanali laterali.

e) Uno dei due o tre fanali di testa d'albero prescritti per una nave a propulsione meccanica che ne rimorchia o spinge un'altra, deve trovarsi nella medesima collocazione del fanale di testa d'albero a prua o a poppa restando inteso che se il fanale inferiore di testa albero poppiero si trova sull'albero poppiero, deve essere collocato almeno 4,5 metri più in alto rispetto al fanale di testa d'albero prodiero.

- f) i) Il fanale o i fanali di testa d'albero prescritti nella regola 23 a) devono essere collocati al di sopra ed a debita distanza dagli altri fanali ed ostacoli ad eccezione di quelli descritti nel comma ii).
- ii) Ove non sia possibile collocare al di sopra dei fanali di testa d'albero i fanali visibili a giro d'orizzonte previsti dalla regola 27 b) i) o dalla regola 28, essi possono essere collocati al di sopra del fanale o dei fanali di testa d'albero poppiere oppure, su un piano verticale, fra il fanale o i fanali di testa d'albero prodiero ed il fanale o i fanali di testa d'albero poppiere a condizione che, in quest'ultimo caso, siano adempiute le prescrizioni del paragrafo c) della sezione 3 del presente Allegato.
- g) I fanali laterali di una nave a propulsione meccanica devono trovarsi a un'altezza al di sopra dello scafo non superiore ai tre quarti dell'altezza del fanale di testa d'albero anteriore. Essi non devono essere collocati troppo in basso affinché non siano confusi con le luci del ponte.
- h) I fanali laterali, quando sono riuniti in un fanale combinato e portati da una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 20 metri, devono trovarsi a un metro almeno al disotto del fanale di testa d'albero.
- i) Se le regole prescrivono due o tre fanali sovrapposti, questi ultimi devono essere spaziati nel modo seguente:
 - i) a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, questi fanali devono essere spaziati di due metri almeno, il fanale inferiore deve trovarsi ad una altezza di almeno 4 metri al disopra del ponte salvo se la nave è tenuta a portare un fanale di rimorchiatura;
 - iii) i fanali, se sono tre, devono essere collocati ad intervalli regolari.
- j) i fanali inferiori dei due fanali visibili su tutto l'arco d'orizzonte, prescritti per le navi intente a pescare, deve trovarsi a un'altezza sopra i fanali laterali almeno uguale al doppio della distanza separante i due fanali verticali.
- k) Se una nave reca due fanali d'ancoraggio, quello anteriore prescritto dalla regola 30 a) i) deve trovarsi ad un'altezza di almeno 4,5 metri superiore a quella del fanale posteriore. A bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 50 metri, il fanale d'ancoraggio anteriore deve trovarsi ad una altezza di almeno 6 metri al disopra del ponte.

3. Disposizione orizzontale dei fanali e spazio fra di loro

- a) Se per una nave a propulsione meccanica sono prescritti due fanali di testa d'albero, la distanza orizzontale che li separa deve essere almeno uguale alla metà della lunghezza della nave, ancorché non sia necessario che detta distanza superi 100 metri. Il fanale anteriore non deve essere collocato, rispetto alla prora della nave, a una distanza superiore al quarto della lunghezza della nave.
- b) A bordo di una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a 20 metri, i fanali laterali non devono trovarsi davanti ai fanali di testa d'albero anteriori. Essi vanno disposti sul lato della nave o in prossimità di quest'ultimo.

c) Quando i fanali prescritti dalla regola 27 b) i) o dalla regola 28 sono collocati su un piano verticale fra il fanale o i fanali di testa d'albero prodiero ed il fanale o i fanali di testa d'albero poppiero, questi fanali visibili a giro d'orizzonte devono trovarsi ad una distanza orizzontale di almeno 2 metri dall'asse longitudinale della nave in senso trasversale.

4. Particolari concernenti la disposizione dei fanali di direzione per le navi da pesca, le navi da dragaggio e le navi occupate in lavori subacquei

a) Il fanale di direzione dell'attrezzo spiegato di una nave intenta a pescare, prescritti nella regola 26 c) ii), deve essere collocato a una distanza orizzontale di 2 metri almeno e di 6 metri al massimo dai due fanali rosso e bianco visibili su tutto l'arco d'orizzonte. Questo fanale deve essere collocato ad un'altezza che non sia né superiore a quella del fanale bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte prescritto nella regola 26 c) i), né inferiore a quella dei fanali laterali.

b) La distanza orizzontale fra i fanali e i segnali che, a bordo d'una nave occupata in lavori di dragaggio o in lavori subacquei, indicano il lato d'ostruzione e/o il lato sul quale il passaggio può avvenire senza pericolo, come quelli prescritti nella regola 27 d) i) e ii), e i fanali e segnali prescritti nella regola 27 b) i) e ii), deve essere possibilmente ampia e comunque almeno di 2 metri. Il più elevato di questi fanali o segnali non deve in ogni caso essere posto ad un'altezza maggiore del fanale o segnale inferiore facente parte della serie di tre fanali o segnali prescritti nella regola 27 b) i) e ii).

5. Schermatura dei fanali laterali

I fanali laterali delle navi di lunghezza uguale o superiore ai 20 metri devono essere muniti dal lato della nave di schermi dipinti in nero e essere conformi alle prescrizioni della sezione 9 del presente Allegato. A bordo delle navi di lunghezza inferiore ai 20 metri i fanali laterali, ove necessari per adempiere alle prescrizioni della sezione 9 del presente allegato, devono essere muniti dal lato della nave, di schermi verniciati in nero opaco. Nel caso di un fanale combinato, che utilizza un filamento verticale unico e una separazione assai stretta fra il settore verde e il settore rosso, non è necessario prevedere schermi esterni.

6. Segnali

a) I segnali devono essere neri ed avere le dimensioni seguenti:

- i) un pallone deve avere almeno 0,6 metri di diametro;
- ii) un cono deve avere un diametro di base di almeno 0,6 metri e un'altezza uguale al diametro;
- iii) un segnale cilindrico deve avere un diametro di almeno 0,6 metri e un'altezza pari al doppio del diametro;
- iv) un bicono si compone di due coni di cui all'alinea ii) precedente, aventi la base comune.

b) La distanza verticale fra i segnali deve essere almeno di 1,5 metri.

c) A bordo di una nave di lunghezza inferiore a 20 metri, i segnali possono avere dimensioni inferiori ma sempre proporzionate alle dimensioni della nave; la distanza che li separa può essere conseguentemente ridotta.

7. Colore dei fanali

La colorazione di tutti i fanali di navigazione deve essere conforme alle norme seguenti, stabilite nei limiti indicati dalla tavola cromatica della commissione internazionale dell'illuminazione (CIE).

I limiti di zona dei diversi colori sono indicati dalle seguenti coordinate dei vertici degli angoli:

i)	Bianco						
	x	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
	y	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382
ii)	Verde						
	x	0.028	0.009	0.300	0.203		
	y	0.385	0.723	0.511	0.356		
iii)	Rosso						
	x	0.680	0.660	0.735	0.721		
	y	0.320	0.320	0.265	0.259		
iv)	Giallo						
	x	0.612	0.618	0.575	0.575		
	y	0.382	0.382	0.425	0.406		

8. Intensità luminosa dei fanali

a) L'intensità luminosa minima dei fanali dev'essere calcolata con la formula:

$$I = 3,34 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

dove

I = Intensità luminosa in candele nelle condizioni d'esercizio

T = Valore di soglia della densità d'illuminazione con 2×10^{-7} lux

D = Portata luminosa in miglia marine

K = Coefficiente di visibilità.

Per i fanali prescritti, K è uguale allo 0,8, ciò che corrisponde a una visibilità meteorologica di circa 13 miglia marine

b) La tabella seguente indica alcuni valori ottenuti con questa formula:

Portata luminosa in miglia marine D	Intensità luminosa in candele $K = 0,8$ I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota: L'intensità luminosa massima dei fanali di navigazione dovrebbe essere limitata in modo da evitare abbagliamenti. La limitazione dell'intensità luminosa non dev'essere ottenuta mediante comando variabile.

9. Settori orizzontali di visibilità

- a) i) I fanali laterali devono, installati che siano, disporre verso proravia delle intensità minime richieste. Le intensità devono diminuire fintanto che risultano praticamente nulle fra 1 e 3 gradi fuori dei settori prescritti.
- ii) Per i fanali poppieri e i fanali di testa d'albero come anche per i fanali laterali al limite del settore di visibilità situato a 22,5 gradi a poppavia del traverso, le intensità minime richieste devono essere mantenute su tutto l'arco d'orizzonte dei settori prescritti nella regola 21 fino a 5 gradi all'interno di questi settori. A partire da 5 gradi all'interno dei settori prescritti, l'intensità può diminuire fino al 50 per cento entro il limite dei settori prescritti; successivamente, essa deve diminuire costantemente fino a risultare praticamente nulla a 5 gradi al massimo fuori dei settori prescritti.
- b) Ad eccezione dei fanali d'ancoraggio prescritto dalla regola 30 che non devono necessariamente essere posti troppo al di sopra dello scafo, i fanali visibili su tutto l'arco d'orizzonte devono essere collocati in modo da non essere nascosti da alberi, da alberi completivi o da qualsiasi altra struttura entro settori angolari superiori a 6 gradi.

10. Settori verticali di visibilità

- a) I settori verticali di visibilità dei fanali elettrici una volta installati ad eccezione dei fanali installati a bordo delle navi a vela facenti rotta devono essere tali da mantenere:
- i) almeno l'intensità minima richiesta di 5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 5 gradi al di sotto di questo piano;
- ii) almeno il 60 per cento dell'intensità minima richiesta di 7,5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 7,5 gradi al di sotto di questo piano.
- b) Nel caso di navi a vela facenti rotta i settori verticali di visibilità dei fanali elettrici una volta installati devono essere tali da mantenere:
- i) almeno l'intensità minima di 5 gradi al di sopra del piano orizzontale a 5 gradi al di sotto di questo piano;

- ii) almeno 50 per cento dell'intensità minima richiesta di 25 gradi al di sopra del piano orizzontale a 25 gradi al di sotto di questo piano.
- c) Per i fanali diversi da quelli elettrici, queste indicazioni devono essere osservate il più fedelmente possibile.

11. Intensità dei fanali non elettrici

I fanali non elettrici devono avere, per quanto possibile le intensità minime indicate nella tavola della sezione 8 del presente allegato.

12. Fanali di manovra

Nonostante le disposizioni della sezione 2 f) del presente allegato, il fanale di manovra descritto nella regola 34 b) deve essere situato nello stesso piano assiale del fanale o dei fanali di testa d'albero e, per quanto è possibile, a una distanza verticale di 2 metri almeno al di sopra del fanale di testa d'albero anteriore, a condizione d'essere collocato a distanza verticale di almeno 2 metri al disopra o al disotto del fanale di testa d'albero posteriore. Ove vi sia un solo fanale di testa d'albero, il fanale di manovra, se esiste, deve essere collocato nel luogo più cospicuo, a una distanza verticale di almeno 2 metri dal fanale di testa d'albero.

13. Approvazione

La costruzione dei fanali e dei segnali e l'installazione e bordo dei fanali devono essere giudicate soddisfacenti dall'autorità competente dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

Segnali suppletivi delle navi da pesca intente a pescare in prossimità le une delle altre

1. In generale

I fanali menzionati nel presente allegato, se sono mostrati in applicazione delle disposizioni della regola 26 d), devono essere posti nel luogo più cospicuo, a 0,9 metri almeno gli uni dagli altri e a un livello inferiore a quello dei segnali prescritti nella regola 26 b) e c) i). Essi devono essere visibili su tutto l'arco d'orizzonte a una distanza di almeno un miglio, ancorché questa distanza debba essere inferiore alla portata dei fanali prescritti nelle presenti regole per le navi da pesca.

2. Segnali per le sciabiche

a) Le navi intente a pescare a strascico con sciabica o altro apparecchio immerso possono mostrare:

- i) quando gettano le reti: due fanali bianchi sovrapposti;
- ii) quando tirano le reti: un fanale bianco collocato verticalmente sopra ad un fanale rosso;
- iii) se le loro reti sono impigliate in un ostacolo: due fanali rossi sovrapposti.

b) Una coppia di navi intenta alla pesca a strascico può mostrare:

- i) di notte, un proiettore diretto in avanti e in direzione dell'altra nave facente parte della coppia di sciabiche;
- ii) se gettano o tirano le reti oppure se le reti sono impigliate in un ostacolo, i fanali prescritti nella sezione 2 a) sottoindicata.

3. Segnali per navi intente a pescare con reti d'aggiramento

Le navi intente a pescare con reti d'aggiramento possono mostrare due fanali gialli sovrapposti. Questi ultimi devono illuminarsi alternativamente ogni secondo, con un'uguale durata di luce e d'oscurità. Essi possono essere mostrati soltanto quando la nave è ostacolata dai suoi dispositivi di pesca.

Caratteristiche tecniche del materiale di segnalazione sonora

1. Fischi

a) Frequenza e portata sonora

La frequenza di base del segnale deve essere compresa fra 70 e 700 Hz.

La portata sonora del segnale di un fischio è determinata dalle frequenze, che possono comprendere la frequenza di base e una o più frequenze maggiori, situate fra 180 e 700 Hz ($\pm 1\%$), che devono fornire i livelli di pressione acustica specificati nella sezione 1 c) seguente

b) Limite delle frequenze di base

Allo scopo di garantire un'ampia gamma nelle caratteristiche dei fischi, la frequenza di base di un fischio deve essere compresa entro i limiti seguenti:

- i) fra 70 e 200 Hz a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 200 metri;
- ii) fra 130 e 350 Hz a bordo di una nave di lunghezza uguale o superiore a 75 metri, ma inferiore a 200 metri;
- iii) fra 250 e 700 Hz a bordo di una nave di lunghezza inferiore a 75 metri.

c) Intensità del segnale e portata sonora

Un fischio installato a bordo di una nave deve assicurare, nella direzione della sua intensità massima e a una distanza di un metro, un livello di pressione acustica di una banda d'almeno un terzo d'ottavo nella gamma di frequenza 180–700 Hz ($\pm 1\%$), che sia almeno equivalente al valore indicato nella tavola seguente.

I fischi devono essere collocati nel luogo possibilmente più elevato affinché i suoni emessi siano meno intercettati dagli ostacoli a bordo e siano evitati, nella maggior misura possibile, i rischi di turbe auditive fra i membri dell'equipaggio. Il livello di pressione acustica del segnale di una nave non deve superare 110 dB (A) ai posti d'ascolto e non dovrebbe, per quanto possibile, superare 100 dB (A).

f) Impianto di più fischi

Più fischi, se sono installati a più di 100 metri gli uni dagli altri, devono essere collocati in modo da non essere azionati simultaneamente.

g) Complesso di fischi

Se, in ragione della presenza d'ostacoli, il campo acustico di un solo fischio o di uno dei fischi menzionati nel paragrafo f) rischia di comprendere una zona in cui il livello acustico del segnale risulta sensibilmente ridotto, è raccomandato d'utilizzare

un complesso di fischi installati in modo da evitare la riduzione del livello acustico. Giusta le regole, un complesso di fischi è considerato un fischio unico. I fischi di un siffatto complesso non devono essere situati a più di 100 metri gli uni dagli altri e devono essere collocati in modo da poter essere azionati simultaneamente. Le loro frequenze devono differire le une dalle altre di almeno 10 Hz.

2. Campana o gong

a) Intensità del segnale

Le campane, i gong o qualsiasi altro dispositivo avente caratteristiche acustiche analoghe devono assicurare un livello di pressione acustica di almeno 110 dB ad una distanza di 1 metro da questo materiale.

b) Costruzione

Le campane e i gong devono essere costruiti con materiale anticorrosivo e concepiti in modo da emettere un suono chiaro. Il diametro dell'apertura della campana non deve essere inferiore a 300 mm sulle navi di lunghezza uguale o superiore ai 20 metri da 200 mm sulle navi di lunghezza uguale o superiore ai 12 metri ma inferiore ai 20 metri. Se è possibile, si raccomanda di installare un battaglio a comando meccanico, in modo da garantire una forza di percussione costante, pur mantenendo la possibilità di azionarlo a mano. La massa del battaglio non deve essere inferiore al 3 per cento di quella della campana.

3. Approvazione

La costruzione e il funzionamento del materiale di segnalazione sonora come anche il suo impianto a bordo della nave devono essere giudicati soddisfacenti dalle autorità competenti dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere bandiera.

Lunghezza della nave in m	Livello del terzo d'ottavo a 1 m di distanza, in dB, riferito a $2 \times 10^{-5} \text{ N m}^2$	Portata sonora
200 o più	143	2
75, ma meno di 200	138	1,5
20, ma meno di 75	130	1
meno di 20	120	0,5

La portata sonora è stata indicata in questa tavola a titolo d'informazione. Essa corrisponde approssimativamente alla distanza alla quale può essere udito un fischio sul suo asse anteriore, con una probabilità del 90 per cento, in caso d'aria calma a bordo di una nave dove il livello del rumore di fondo ai posti d'ascolto è medio (ossia 68 dB nella banda d'ottavo accentrata sulla frequenza di 250 Hz e 63 dB nella banda d'ottavo accentrata su 500 Hz).

In pratica, la distanza alla quale può essere udito un fischio è assai variabile e dipende molto dalle condizioni meteorologiche. I valori indicati possono essere considerati caratteristici, ancorché, nel caso di vento violento o qualora il livello del rumore ai posti d'ascolto sia elevato, la portata sonora possa essere assai ridotta.

d) Caratteristiche direzionali

In tutte le direzioni del piano orizzontale comprese in un settore di ± 45 gradi per rapporto all'asse, il livello di pressione acustica di un fischio direzionale non deve essere inferiore di più di 4 dB al livello di pressione acustica prescritta sull'asse. In qualsiasi altra direzione del piano orizzontale, il livello di pressione acustica non deve essere inferiore di più di 10 dB al livello della pressione acustica prescritta sull'asse, in modo che la portata in ogni direzione sia uguale alla metà almeno della portata sull'asse. Il livello di pressione acustica deve essere misurato nella banda di un terzo d'ottavo che produce la portata sonora.

e) Disposizione dei fischi

Un fischio direzionale, se è autorizzato come fischio unico a bordo di una nave, deve essere installato in modo da produrre la sua intensità massima sul davanti della nave.

Segnali di pericolo

1. I segnali seguenti, utilizzati o mostrati insieme o separatamente, annunciano il pericolo e il bisogno d'assistenza:

- a) colpi di cannone o altri segnali esplosivi, a intervalli di un minuto circa;
- b) suono continuo emesso da un apparecchio qualsiasi per segnali da nebbia;
- c) razzi o bombe proiettanti stelle rosse, lanciati singolarmente a brevi intervalli;
- d) segnale emesso con radiotelegrafia o qualsiasi altro sistema di segnalazione, composto del gruppo . . . - - - . . . (SOS) dell'alfabeto Morse;
- e) segnale radiotelefonico consistente nella parola «Mayday»;
- f) segnale di pericolo N. C. del Codice internazionale dei segnali;
- g) segnale consistente in una bandiera quadrata avente, al di sopra o al di sotto, un pallone o un oggetto analogo;
- h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono produrre bruciando barili di catrame, di olio, ecc.);
- i) razzo a paracadute o manipolazione di un fuoco produttore una luce rossa;
- j) segnale fumogeno che produce un fumo di color arancione;
- k) movimenti lenti e ripetuti, dall'alto in basso, delle braccia allargate;
- l) segnale d'allarme radiotelegrafico;
- m) segnale d'allarme radiotelefonico;
- n) segnali trasmessi da radioboe di localizzazione di sinistri.
- o) Segnali approvati trasmessi con sistemi di radiocomunicazione.

2. È vietato l'uso di uno qualsiasi dei segnali suddetti salvo allo scopo di indicare un caso di pericolo o un bisogno d'assistenza, come anche l'uso di altri segnali che possono essere confusi con uno dei segnali suddetti.

3. Occorre badare ai capitoli pertinenti del Codice internazionale dei segnali, al manuale di ricerca e di salvataggio per uso delle navi commerciali e ai segnali seguenti:

- a) pezzo di tela di color arancio, sia con un quadrato o un cerchio di color nero, sia con un altro simbolo adeguato (per il rilevamento aereo);
- b) colorante.