

N° 15824

MULTILATÉRAL

Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (avec Règlement international de 1972, procès-verbal de rectification des originaux anglais et français de la Convention, en date du 1^{er} décembre 1973, traductions officielles en langues russe et espagnole établies en application de l'article IX de la Convention, Acte final de la Conférence internationale de 1972 sur la révision des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, et résolutions n^{os} I et II adoptées par la Conférence). Conclue à Londres le 20 octobre 1972

Textes authentiques de la Convention, Règles internationales, procès-verbal de rectification et les résolutions : anglais et français.

Textes authentiques de l'Acte final : anglais, français, russe et espagnol.

Enregistrée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 8 août 1977.

CONVENTION¹ SUR LE RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

Les Parties à la présente Convention,

Désireuses 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 internationale de 1960² pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Ayant examiné ces Règles à la lumière des faits nouveaux survenus depuis leur approbation,

¹ Entrée en vigueur le 15 juillet 1977 à l'égard des Etats indiqués ci-après, au nom desquels elle avait été signée définitivement ou un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion avait été déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, soit 12 mois après la date (14 juillet 1976) à laquelle les conditions prévues (savoir notamment, que 15 Etats au moins dans les flottes marchandes représentant au total 65 p. 100 en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute et davantage soient devenus Parties contractantes) avaient été remplies, conformément à l'article IV, paragraphe 1 :

Etat	Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Etat	Date de la signature définitive (s) ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)
Afrique du Sud	20 décembre 1976 a	Inde*	30 mai 1973 a
Algérie	4 octobre 1976 a	Islande*	21 avril 1975
Allemagne, République fédérale d**	14 juillet 1976	Israël	24 juin 1977 a
(Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest.)		Japon	21 juin 1977 a
Argentine	11 mai 1977 a	Libéria*	28 décembre 1973 a
Autriche	8 juin 1977 a	Maroc	27 avril 1977 a
Bahamas	22 juillet 1976 a	Mexique*	8 avril 1976 a
Belgique*	22 décembre 1975	Monaco	18 janvier 1977 a
Brsil*	26 novembre 1974	Nigéria*	17 janvier 1974 a
(Signature apposée le 23 mai 1973.)		Norvège*	13 août 1974
Bulgarie*	29 avril 1975	Nouvelle-Zélande	26 novembre 1976
Canada**†	7 mars 1975 a	(Signature apposée le 1 ^{er} juin 1973.)	
Cap-Vert	28 avril 1977 a	Papouasie-Nouvelle-Guinée*	18 mai 1976 a
Danemark*	24 janvier 1974	Pays-Bas*	4 février 1976 a
Espagne*	31 mai 1974 a	Pologne	14 décembre 1976
Etats-Unis d'Amérique	23 novembre 1976 A	République arabe syrienne**†	16 février 1976 a
(Avec déclaration d'application en date du 1 ^{er} avril 1977 à Porto Rico, à Guam, à la Zone du Canal de Panama, aux îles Vierges américaines, aux Samoa américaines, au Territoire sous tutelle des îles du Pacifique, aux îles Midway, Wake et Johnston, à l'île Palmyra, à Kingman Reef, à l'île Howland, à l'île Baker, à l'île Jarvis et à l'île Navassa.)		République démocratique allemande**†	15 mai 1975 a
Finlande	16 février 1977	Roumanie**†	27 mars 1975 a
France*	10 mai 1974 AA	Royaume-Uni*	28 juin 1974 A
Ghana*	7 décembre 1973	(Avec déclaration d'application à Hong-kong en date du 30 octobre 1974, et déclaration d'application aux baillages de Guernsey et de Jersey et à l'île de Man en date du 15 juillet 1977.)	
Grèce	17 décembre 1974	Singapour	29 avril 1977 a
(Signature apposée le 17 mai 1973.)		Suède*	28 avril 1975
Hongrie†	15 décembre 1976 a	Suisse*	30 décembre 1975
		Tchécoslovaquie†	7 avril 1977 a
		Tonga	12 avril 1977 a
		Union des Républiques socialistes soviétiques**†	9 novembre 1973 a
		Yougoslavie*	23 mars 1976 a
		Zaire	10 février 1977 a

* Etat dont la signature définitive, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion a contribué à l'entrée en vigueur de la Convention.

† Voir p. 90 du présent volume pour le texte des déclarations et réserves faites lors de l'adhésion.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 536, p. 27.

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 1^{er} juin 1973 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

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

- a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
- b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) Adhésion.

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

Article III. APPLICATION TERRITORIALE

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

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

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

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

Article IV. ENTRÉE EN VIGUEUR

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

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1^{er} 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 entre en vigueur est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

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

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

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960¹ 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.

¹ Les gouvernements suivants ont décidé d'appliquer les Règlements* :

Afrique du Sud	Egypte	Japon	Pologne
Algérie	Equateur	Koweït	Portugal
Allemagne (République fédérale d')	Espagne	Liban	République de Corée
Argentine	Etats-Unis	Libéria	République-Unie du Cameroun
Australie	Fidji	Madagascar	Roumanie
Autriche	Finlande	Maldives	Royaume-Uni
Bahamas	France	Maroc	Singapour
Barbade	Gambie	Monaco	Suède
Belgique	Ghana	Nigéria	Suisse
Birmanie	Grèce	Norvège	Surinam (succession)
Brésil	Inde	Nouvelle-Zélande	Tchécoslovaquie
Bulgarie	Indonésie	Oman	Tonga
Canada	Irlande	Pakistan	Trinité-et-Tobago
Chine	Islande	Papouasie-Nouvelle-Guinée	Tunisie
Chypre	Israël	Paraguay	Turquie
Côte d'Ivoire	Italie	Pays-Bas	U.R.S.S.
Cuba	Jamahiriya arabe libyenne	Pérou	Uruguay
Danemark	Jamaïque	Philippines	Viet Nam
			Yougoslavie

* Renseignement fourni par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

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

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

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

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

Article VII. DÉNONCIATION

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

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

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

Article VIII. DÉPÔT ET ENREGISTREMENT

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

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

Article IX. LANGUES

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

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

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

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A. GÉNÉRALITÉS

Règle 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 possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

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

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

Règle 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.

Règle 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 manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

e) Le terme «hydravion» désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

f) L'expression «navire qui n'est pas maître de sa manœuvre» désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer 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 manœuvre restreinte» désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de 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 remorqueur et à sa remorque de modifier leur]¹ route.

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.

¹ Par un procès-verbal de rectification daté du 1^{er} décembre 1973, les mots «rend impossible tout changement de cap» apparaissant dans le texte original français ont été remplacés par les mots entre crochets — By a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973, the words “rend impossible tout changement de cap” appearing in the original French text have been replaced by the words in brackets.

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.

l) L'expression «visibilité réduite» désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B. RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I. CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITÉ

Règle 4. CHAMP D'APPLICATION

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

Règle 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.

Règle 6. VITESSE DE SÉCURITÉ

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

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

a) Par tous les navires :

- i) La visibilité;
- ii) La densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
- iii) La capacité de 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 peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
- v) Le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;
- vi) Le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Règle 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.

Règle 8. MANŒUVRES POUR ÉVITER LES ABOARDAGES

a) Toute manœuvre 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 manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres 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.

Règle 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) i) 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.

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.

Règle 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 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 les 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 possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

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

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

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

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

Règle 11. CHAMP D'APPLICATION

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

Règle 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).

Règle 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 manœuvrer 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.

Règle 14. NAVIRES QUI FONT DES ROUTES DIRECTEMENT OPPOSÉES

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

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

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

Règle 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.

Règle 16. MANŒUVRE DU NAVIRE NON PRIVILÉGIÉ

Tout navire qui est tenu []¹ de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Règle 17. MANŒUVRE DU NAVIRE PRIVILÉGIÉ

a) i) Lorsqu'un navire est tenu []² 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 manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre 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 manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre 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.

Règle 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 manœuvre;

¹ Par un procès-verbal de rectification daté du 1^{er} décembre 1973, les mots «, en vertu des présentes Règles,» ont été supprimés du texte original français — By a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973, the words “, en vertu des présentes Règles,” have been deleted from the original French text.

² Par un procès-verbal de rectification daté du 1^{er} décembre 1973, les mots «, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles,» ont été supprimés du texte original français — By a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973, the words “, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles,” have been deleted from the original French text.

- ii) D'un navire à capacité de manœuvre 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 manœuvre;
- 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 amerri 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 VISIBILITÉ RÉDUITE

Règle 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 manœuvrer 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 manœuvres suivantes :

- i) Un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;
- ii) Un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

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

PARTIE C. FEUX ET MARQUES

Règle 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.

Règle 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.

Règle 22. PORTÉE LUMINEUSE DES FEUX

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

- a) Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :
 - feu de tête de mât : 6 milles
 - feu de côté : 3 milles
 - feu de poupe : 3 milles
 - feu de remorquage : 3 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles;

- b) Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :
- feu de tête de mât : 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles
 - feu de côté : 2 milles
 - feu de poupe : 2 milles
 - feu de remorquage : 2 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles;
- c) Pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :
- feu de tête de mât : 2 milles
 - feu de côté : 1 mille
 - feu de poupe : 2 milles
 - feu de remorquage : 2 milles
 - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles.

Règle 23. NAVIRES À PROPULSION MÉCANIQUE FAISANT ROUTE

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :
- i) Un feu de tête de mât à l'avant;
 - ii) Un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
 - iii) Des feux de côté;
 - iv) Un feu de poupe.
- b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.
- c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds 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.

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

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués [à couple]¹ 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.

Règle 25. NAVIRES À VOILE FAISANT ROUTE ET NAVIRES À L'AVIRON

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

- i) Des feux de côté;
- ii) Un feu de poupe.

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

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

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

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

¹ Les rectifications concernant le texte français, apparaissant entre crochets, ont été effectuées par un procès-verbal de rectification en date du 1^{er} décembre 1973 — Rectifications to the French text, appearing between brackets, were effected by a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973.

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.

Règle 26. NAVIRES DE PÊCHE

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

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

- i) Deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
- ii) Un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- iii) Lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

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

- i) Deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
- ii) Si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;
- iii) Lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires [en train de pêcher]¹ 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.

*Règle 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) A l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
- ii) A 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) A 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;

¹ Les rectifications concernant le texte français, apparaissant entre crochets, ont été effectuées par un procès-verbal de rectification en date du 1^{er} décembre 1973 — Rectifications to the French text, appearing between brackets, were effected by a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973.

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

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

d) Un navire à capacité de 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 bicônes 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.

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.

Règle 29. BATEAUX PILOTES

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

- i) A 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.

Règle 30. NAVIRES AU MOUILLAGE ET NAVIRES ÉCHOUÉS

- a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :
 - i) A l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;
 - ii) A l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i, un feu blanc visible sur tout l'horizon.
 - b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a de la présente règle.
 - c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.
 - d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a ou b de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :
 - i) Deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - ii) Trois boules superposées.
 - e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a, b ou d de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

Règle 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

Règle 32. DÉFINITIONS

- a) Le terme «sifflet» désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.
- b) L'expression «son bref» désigne un son d'une durée d'environ une seconde.
- c) L'expression «son prolongé» désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 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.

Règle 34. SIGNAUX DE MANŒUVRE 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 manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

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

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

- i) Ces signaux lumineux ont la signification suivante :
 - un éclat pour dire : «Je viens sur tribord»;
 - deux éclats pour dire : «Je viens sur bâbord»;
 - trois éclats pour dire : «Je bats en arrière»;
- ii) Chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;
- iii) Le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

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

- i) Un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9, *e, i*, indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :
 - deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : «Je compte vous rattraper sur tribord»;
 - deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : «Je compte vous rattraper sur bâbord»;
- ii) Le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9, *e, i*, indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :
 - un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres 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'une 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 manœuvre et des signaux avertisseurs.

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

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

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

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

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

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

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

Règle 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.

Règle 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

Règle 38. EXEMPTIONS

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

- a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement;
- b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement;
- c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente;
- d) i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3,a de l'Annexe I : exemption permanente;
ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3,a de l'Annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2,b de l'Annexe I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions [des sections 2,g 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.

¹ Par un procès-verbal de rectification daté du 1^{er} décembre 1973, les mots «de la section» ont été remplacés par les mots «des sections 2,g et» dans le texte original français — By a procès-verbal of rectification dated 1 December 1973, the words "de la section" have been replaced by the words "des sections 2,g et" in the original French text.

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

1. *Définition*

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

2. *Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure

à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. *Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal*

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

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

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

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

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

5. *Ecrans des feux de côté*

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

6. *Marques*

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

- i) Une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;
- ii) Un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;
- iii) Une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;
- iv) Un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii ci-dessus ayant une base commune.

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

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

7. *Couleur des feux*

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

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

i) *Blanc*

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

ii) Vert

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

iii) Rouge

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

iv) Jaune

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

8. Intensité des feux

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

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

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service,

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux,

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

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

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

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

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

9. Secteurs horizontaux de visibilité

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

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

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

10. Secteurs verticaux de visibilité

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

- i) Au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;
- ii) Au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.
 - b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir :
 - i) Au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;
 - ii) Au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.
 - c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. *Intensité des feux non électriques*

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

12. *Feux de manœuvre*

Nonobstant les dispositions de la section 2, *f* de la présente Annexe, le feu de manœuvre 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 manœuvre, 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 SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE PÊCHE PÊCHANT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES

1. *Généralités*

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26, *d*, être placés à l'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*, *i* et *c*, *i*. Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes Règles pour les navires de pêche.

2. *Signaux pour chalutiers*

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

- i) Lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés;
- ii) Lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;
- iii) Lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

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

- i) De nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;
- ii) Lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2, *a* ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

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

ANNEXE III

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. Sifflets

a) *Fréquence et portée sonore.* La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

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

b) *Limites des fréquences fondamentales.* Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

- i) Entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;
- ii) Entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;
- iii) Entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

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

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

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

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

d) *Caractéristiques directionnelles.* Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée

dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

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

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

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

g) *Ensemble de sifflets.* Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

2. Cloche ou gong

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

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

3. Agrément

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

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DÉTRESSE

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

- a) Coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b) Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
- c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- d) Signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ...— — — —... (S.O.S.) du code Morse;
- e) Signal radiotéléphonique consistant dans le mot «Mayday»;
- f) Signal de détresse N.C. du Code international de signaux;
- g) Signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

- h)* Flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
- i)* Fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j)* Signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k)* Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- l)* Signal d'alarme radiotélégraphique;
- m)* Signal d'alarme radiotéléphonique;
- n)* Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

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

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

- a)* Morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);
- b)* Colorant.

For the Government of the Kingdom of Afghanistan:
Pour le Gouvernement du Royaume d'Afghanistan :

For the Government of the People's Republic of Albania:
Pour le Gouvernement de la République populaire d'Albanie :

For the Government of the Democratic and Popular Republic of Algeria:
Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire :

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

For the Government of the Commonwealth of Australia:
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

For the Government of the Republic of Austria:
Pour le Gouvernement de la République d'Autriche :

For the Government of the State of Bahrain:
Pour le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn :

For the Government of Barbados:
Pour le Gouvernement de la Barbade :

For the Government of the Kingdom of Belgium:
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Sous réserve de ratification¹
[J. VAN DEN BOSCH]^{2,3}

For the Government of the Kingdom of Bhutan:
Pour le Gouvernement du Royaume du Bhoutan :

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

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

For the Government of the Federative Republic of Brazil:
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :
Subject to ratification⁴
[SÉRGIO CORRÊA DA COSTA]⁵

For the Government of the People's Republic of Bulgaria:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :
Subject to ratification⁴
[A. NIKOLOV]

For the Government of the Union of Burma:
Pour le Gouvernement de l'Union birmane :

¹ Subject to ratification.

² Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

³ Unless otherwise indicated, signatures were affixed on 20 October 1972 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Sauf indication contraire, les signatures ont été apposées le 20 octobre 1972 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

⁴ Sous réserve de ratification.

⁵ Signature affixed on 23 May 1973 (information supplied by Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 23 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

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

For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie :

For the Government of the Federal Republic of Cameroon:
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun :

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

For the Government of the Central African Republic:
Pour le Gouvernement de la République centrafricaine :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Subject to ratification¹

[ERLING KRISTIANSEN]

17. Nov. 1972

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

For the Government of the Republic of Ecuador:
Pour le Gouvernement de la République de l'Equateur :

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Arab Republic of Egypt:
Pour le Gouvernement de la République arabe d'Égypte :

For the Government of the Republic of El Salvador:
Pour le Gouvernement de la République d'El Salvador :

For the Government of the Republic of Equatorial Guinea:
Pour le Gouvernement de la République de la Guinée équatoriale :

For the Government of the Empire of Ethiopia:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Éthiopie :

For the Government of the Federal Republic of Germany:
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :
Subject to ratification¹
[Dr. BREUER]

For the Government of Fiji:
Pour le Gouvernement de Fidji :

For the Government of the Republic of Finland:
Pour le Gouvernement de la République de Finlande :
Subject to ratification¹
[AXEL ASPELIN]

For the Government of the French Republic:
Pour le Gouvernement de la République française :
Sous réserve d'acceptation²
le 9 novembre 1972
[J. DENOYELLE]

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to acceptance.

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

For the Government of the Republic of The Gambia:
Pour le Gouvernement de la République de Gambie :

For the Government of the Republic of Ghana:
Pour le Gouvernement de la République du Ghana :
Subject to ratification¹
[C. K. T. DZIWORSHIE]

For the Government of the Kingdom of Greece:
Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce :
Subject to ratification¹
[N. BROUMAS]²

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

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

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

For the Government of the Republic of Haiti:
Pour le Gouvernement de la République d'Haïti :

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 17 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 17 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

For the Government of the Holy Sea:
Pour le Gouvernement du Saint-Siège :

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

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

For the Government of the Republic of Iceland:
Pour le Gouvernement de la République d'Islande :
Subject to approval¹
[PÁLL RAGNARSSON]

For the Government of the Republic of India:
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :
[M. RASGOTRA]²

For the Government of the Republic of Indonesia:
Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie :
Subject to acceptance³
[HAMIMJAR S. ÁTMADJA]

For the Government of the Empire of Iran:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran :

For the Government of the Republic of Iraq:
Pour le Gouvernement de la République d'Irak :

¹ Sous réserve d'approbation.

² Signature affixed on 30 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 30 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

³ Sous réserve d'acceptation.

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

Subject to ratification¹

[DONAL O'SULLIVAN]²

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

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

Sous réserve de ratification³

[VITTORIO ARTEMISIO]

For the Government of the Republic of the Ivory Coast:
Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :

For the Government of Jamaica:
Pour le Gouvernement de la Jamaïque :

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

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan:
Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie :

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

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 30 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 30 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

³ Subject to ratification.

For the Government of the Khmer Republic:
Pour le Gouvernement de la République khmère :
[HAN KANG]
Sous réserve de ratification¹

For the Government of the Republic of Korea:
Pour le Gouvernement de la République de Corée :
Subject to acceptance²
[KYUNG NOK CHOI]

For the Government of the State of Kuwait:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït :
[A. R. MULLA HUSSEIN]
Subject to acceptance²

For the Government of the Kingdom of Laos:
Pour le Gouvernement du Royaume du Laos :

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

For the Government of the Kingdom of Lesotho:
Pour le Gouvernement du Royaume du Lesotho :

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

For the Government of the Libyan Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe libyenne :

¹ Subject to ratification.

² Sous réserve d'acceptation.

For the Government of the Principality of Liechtenstein:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein :

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

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

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

For the Government of Malaysia:
Pour le Gouvernement de la Malaisie :

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

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

For the Government of Malta:
Pour le Gouvernement de Malte :

For the Government of the Islamic Republic of Mauritania:
Pour le Gouvernement de la République islamique de Mauritanie :

For the Government of Mauritius:
Pour le Gouvernement de Maurice :

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

For the Government of the Principality of Monaco:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco :

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

For the Government of the Kingdom of Morocco:
Pour le Gouvernement du Royaume du Maroc :

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

For the Government of the Kingdom of Nepal:
Pour le Gouvernement du Royaume du Népal :

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

For the Government of New Zealand:
Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
Subject to ratification¹
[T. H. McCOMBS]²

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

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

For the Government of the Federal Republic of Nigeria:
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria :

For the Government of the Kingdom of Norway:
Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :
Subject to ratification¹
[NEUBERTH WIE]

For the Government of the Sultanate of Oman:
Pour le Gouvernement du Sultanat d'Oman :

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

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

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 1 June 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 1 juin 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

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

For the Government of the People's Democratic Republic of Yemen:
Pour le Gouvernement de la République démocratique populaire du Yémen :

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

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

For the Government of the Polish People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
Subject to ratification¹
[ARTUR STAREWICZ]

For the Government of the Portuguese Republic:
Pour le Gouvernement de la République portugaise :
Sous réserve de ratification²
[B. CADETE]

For the Government of the State of Qatar:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar :

For the Government of the Socialist Republic of Romania:
Pour le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

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

For the Government of the Republic of San Marino:
Pour le Gouvernement de la République de Saint-Marin :

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:
Pour le Gouvernement du Royaume de l'Arabie Saoudite :

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

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

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

For the Government of the Somali Democratic Republic:
Pour le Gouvernement de la République démocratique somalie :

For the Government of the Republic of South Africa:
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

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

For the Government of the Republic of Sri Lanka (Ceylon):
Pour le Gouvernement de la République de Sri Lanka (Ceylan) :

For the Government of the Democratic Republic of the Sudan:
Pour le Gouvernement de la République démocratique du Soudan :

For the Government of the Kingdom of Swaziland:
Pour le Gouvernement du Royaume du Souaziland :

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

[GÖRAN STEEN]

Subject to ratification¹

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

[R. BÄR]

Sous réserve de ratification²

24.I.73

For the Government of the Syrian Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe syrienne :

For the Government of the United Republic of Tanzania:
Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

For the Government of the Kingdom of Thailand:
Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

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

For the Government of Trinidad and Tobago:
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago :

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

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

For the Government of the Republic of Uganda:
Pour le Gouvernement de la République de l'Ouganda :

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine :

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

For the Government of the United Arab Emirates:
Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

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

Subject to acceptance¹

[A. C. MANSON]

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

Subject to acceptance¹

[WILLIAM L. MORRISON]

[STUART S. BECKWITH]

For the Government of the Republic of the Upper Volta:
Pour le Gouvernement de la République de Haute-Volta :

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay:
Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay :

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

For the Government of the Republic of Viet-Nam:
Pour le Gouvernement de la République du Viet-Nam :

For the Government of the Independent State of Western Samoa:
Pour le Gouvernement de l'Etat indépendant du Samoa-Occidental :

For the Government of the Yemen Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe du Yémen :

¹ Sous réserve d'acceptation.

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia:
Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie :

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

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

DECLARATIONS AND RESERVATIONS
MADE UPON ACCESSIONDÉCLARATIONS ET RÉSERVES
FAITES LORS DE L'ADHÉSION

CANADA

CANADA

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

“The Government of Canada considers that the provisions of Rule 10, ‘Traffic Separation Schemes’, do not provide for compulsory use of the adopted schemes. The Government of Canada considers that the compulsory routing of ships is necessary to avoid collisions between ships and the resulting damage to the marine environment.

“The Government of Canada notes that there are no exceptions to Rule 10(b), (c) and (h) for vessels engaged in fishing with nets, lines, trawls, trolling lines or other apparatus, or for vessels engaged in special operations such as survey, cable, buoy, pipeline or salvage operations, and that the exceptions in Rule 10(e) are not broad enough to adequately provide for vessels engaged in special operations. The Government of Canada considers that the practical application of Rule 10 would be complicated without realistic exceptions for fishing vessels and for vessels engaged in special operations.

“The Government of Canada therefore does not consider that it is prohibited from providing for the compulsory use of traffic separation schemes or providing for such exceptions to Rule 10(b), (c), (e) and (h).”

Le Gouvernement canadien estime que les dispositions de la règle 10 intitulée «Dispositifs de séparation du trafic» ne prévoient pas l'utilisation obligatoire des dispositifs adoptés. Il considère que l'organisation obligatoire du trafic maritime est nécessaire pour éviter les abordages entre les navires et les dommages qui en résultent pour le milieu marin.

Le Gouvernement canadien note qu'il n'existe d'exceptions aux paragraphes *b*, *c* et *h* de la règle 10 ni pour les navires en train de pêcher avec des filets, des lignes, des chaluts, des lignes traînantes ou autres engins ni pour les navires occupés à des travaux spéciaux tels que levée, pose de câbles, de bouées, de canalisations ou opérations de sauvetage, et que les exceptions prévues au paragraphe *e* de la règle 10 ne sont pas assez générales pour couvrir suffisamment le cas des navires occupés à des travaux spéciaux. Le Gouvernement canadien considère que l'application pratique de la règle 10 sera difficile si l'on ne prévoit pas d'exceptions réalistes pour les navires de pêche et pour les navires occupés à des travaux spéciaux.

Le Gouvernement canadien ne considère donc pas qu'il lui est interdit de prévoir l'utilisation obligatoire des dispositifs de séparation du trafic ou de prévoir des dérogations aux paragraphes *b*, *c*, *e*, *h* de la règle 10.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik ist der Auffassung, daß die Bestimmungen des Artikels 2 der Konvention im Widerspruch zu dem Prinzip stehen, wonach alle Staaten, die sich in ihrer Politik von den Zielen und Grundsätzen der Charta der Vereinten Nationen leiten lassen, das Recht haben, Mitglied von Konventionen zu werden, die die Interessen aller Staaten berühren.

„Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik läßt sich in ihrer Haltung zu den Bestimmungen des Artikels 3 der Konvention, soweit sie die Anwendung der Konvention auf Kolonialgebiete und andere abhängige Territorien betreffen, von den Festlegungen der Deklaration der Vereinten Nationen über die Gewährung der Unabhängigkeit an die kolonialen Länder und Völker (Res. Nr. 1514 (XV) vom 14. Dezember 1960) leiten, welche die Notwendigkeit einer schnellen und bedingungslosen Beendigung des Kolonialismus in allen seinen Formen und Äußerungen proklamieren.“

[TRANSLATION¹]

The Government of the German Democratic Republic considers that the provisions of Article 2 of the Convention are inconsistent with the principle that all States pursuing their policies in accordance with the purposes and principles of the Charter of the United Nations shall have the right to become parties to conventions affecting the interests of all States.

The position of the Government of the German Democratic Republic on Article 3 of the Convention, as far as the application of the Convention to colonial and other dependent territories is concerned, is governed by the provisions of the United Nations Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960)² proclaiming the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.

[TRADUCTION¹]

Le Gouvernement de la République démocratique allemande estime que les dispositions de l'article 2 de la Convention ne sont pas compatibles avec le principe selon lequel tous les Etats dont la politique est conforme aux buts et principes de la Charte des Nations Unies ont le droit de devenir parties aux conventions touchant les intérêts de tous les Etats.

La position du Gouvernement de la République démocratique allemande à l'égard des dispositions de l'article 3 de la Convention, dans la mesure où il concerne l'application de la Convention aux territoires coloniaux et aux autres territoires dépendants, s'inspire des dispositions de la Déclaration des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et peuples coloniaux [Rés. 1514 (XV) du 14 décembre 1960²] par laquelle est proclamée la nécessité de mettre fin de manière rapide et sans condition au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

¹ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

² United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

HUNGARY

“The Presidential Council of the Hungarian People’s Republic declares that Article 2, paragraph (2) of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1972, which does not allow some States to become a Party to the Convention, is of discriminative nature. The Convention regulates such questions which concern all States and, therefore, under the principle of sovereign equality of States, it should be open for all States without any restriction and discrimination.

“The Presidential Council of the Hungarian People’s Republic also declares that Article 3 of the Convention is at variance with the UN General Assembly’s Resolution No. 1514/XV of December 14, 1960¹ on the granting of independence to the colonial countries and peoples, which declared the necessity of the unconditional elimination of all forms of colonialism.”

ROMANIA

[TRANSLATION²]

(a) The Council of State of the Socialist Republic of Romania considers that the provisions of Rule 18(2) of the Convention are not in accord with the principle whereby international treaties, the objectives and aims of which are of concern to the international community as a whole, should be open to participation by all States.

(b) The Council of State of the Socialist Republic of Romania considers that the maintenance in a state of dependence of certain territories, to which the provisions

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

HONGRIE

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare que le paragraphe 2 de l’article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui ne permet pas à certains Etats de devenir Parties à la Convention, a un caractère discriminatoire. La Convention traite de questions qui intéressent tous les Etats et par conséquent, en vertu du principe de l’égalité souveraine entre les Etats, elle devrait être ouverte à la participation de tous les Etats sans aucune restriction ni discrimination.

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare également que l’article III de la Convention est en contradiction avec la résolution n° 1514/XV du 14 décembre 1960¹ de l’Assemblée générale des Nations Unies sur l’octroi de l’indépendance aux pays et aux peuples coloniaux, qui proclame la nécessité d’une élimination inconditionnelle de toutes les formes de colonialisme.

ROUMANIE

«a) Le Conseil d’Etat de la République Socialiste de Roumanie considère que les prévisions de l’article 18, paragraphe 2 de la Convention ne sont pas en concordance avec le principe selon lequel les traités internationaux dont l’objet et le but intéressent la communauté internationale dans son ensemble doivent être ouverts à la participation de tous les Etats.

«b) Le Conseil d’Etat de la République Socialiste de Roumanie considère que le maintien de l’état de dépendance de certains territoires auxquels se réfère la ré-

¹ Traduction fournie par l’Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

³ Nations Unies, *Documents officiels de l’Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

of Article III of the Convention refer, is not in accord with the Charter of the United Nations and the documents adopted by the United Nations concerning the granting of independence to colonial countries and peoples, including the Declaration on the principles of international law affecting friendly relations and co-operation between States in accordance with the Charter of the United Nations, unanimously adopted by the UN General Assembly Resolution 2625 (XXV) of 1970,¹ which solemnly proclaims the right of States to encourage achievement of the principle of the equality of rights of peoples and their right to take their own decisions, with a view to putting a swift end to colonialism.

glementation de l'article III de la Convention n'est pas en concordance avec la Charte de l'ONU et les documents adoptés par l'Organisation des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux, y compris la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats conformément à la Charte des Nations Unies, adoptée à l'unanimité par la résolution de l'Assemblée générale de l'ONU n° 2625 (XXV) de 1970¹, qui proclame solennellement le devoir des Etats de favoriser la réalisation du principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes, dans le but de mettre rapidement fin au colonialisme.»

SYRIAN ARAB REPUBLIC

RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

بمجرد ان اقرار الجمهورية العربية السورية لهذه القواعد المنصوص عليها في الاتفاقية وابرامها لا يحوى باية حال معنى الاعتراف باسرائيل ولا يؤدى الى الدخول معها في معاملات مما تنظمه احكام هذه الاتفاقية .

[TRANSLATION²]

...the acceptance of the Syrian Arab Republic to the regulations stipulated in the said Convention and its ratification do not imply in any way the recognition in Israel and do not lead to its engagement with it in any dealings that may be regulated by the said Convention.

[TRADUCTION²]

...l'acceptation et la ratification par la République arabe syrienne du Règlement énoncé dans ladite convention n'impliquent en aucune manière la reconnaissance d'Israël et ne la conduisent à aucun rapport avec lui dans toute transaction qui pourrait découler de ladite convention.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Twenty-fifth Session, Supplement No. 28 (A/8028)*, p. 121.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 28 (A/8028)*, p. 121.

² Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

*UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS*

*UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES*

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«1. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положение пункта 2 статьи II Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, согласно которому некоторые государства лишаются возможности стать участниками этой Конвенции, носит дискриминационный характер, и считает, что Конвенция в соответствии с принципом суверенного равенства государств должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничения и

«2. Союз Советских Социалистических Республик считает необходимым также заявить, что положения статьи III Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, касающиеся распространения ее участниками действия Конвенции на территории, за международные отношения которых они несут ответственность, являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (Резолюция 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года), провозглашавшей необходимость незамедлительно и безоговорочно положить конец колониализму во всех его формах и проявлениях».

[TRANSLATION¹]

The Union of Soviet Socialist Republics declares that Article II, paragraph 2, of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, under which certain States are precluded from becoming parties to that Convention, is of a discriminatory character, and considers that, in accordance with the principle of the sovereign equality of States, the Convention should be open to participation by all interested States without discrimination or restriction.

The Union of Soviet Socialist Republics also deems it necessary to declare that the provisions of Article III of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, concerning the extension of its application to a territory for whose international relations a Contracting Party is responsible, are outdated and contrary to the Declaration of the General Assembly of the United Nations on the granting of independence to colonial

[TRADUCTION¹]

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que le paragraphe 2 de l'article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui empêche certains Etats de devenir parties à la Convention, a un caractère de discrimination et il estime, conformément au principe de l'égalité souveraine des Etats, que la Convention doit être ouverte à la participation de tous les Etats intéressés sans discrimination ou restriction.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques tient également à déclarer que les dispositions de l'article III de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui concernent l'extension de son application à un territoire dont les relations internationales sont confiées à la responsabilité d'une Partie contractante, sont périmées et contraires à la déclaration de l'Assemblée générale des

¹ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

countries and peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960),¹ which proclaimed the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.

CZECHOSLOVAKIA

... “that the provision of Article II, paragraph 2 of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea—COLREG (London, 1972) prevents some States from becoming parties to the Convention. It is therefore of the opinion that the Convention should be opened to all the interested countries in keeping with the principle of equal sovereignty of States.

“The Czechoslovak Socialist Republic deems it also necessary to declare that the provision of Article III of the Convention, dealing with the extension of its validity to territories for whose international relations the party to the Convention is responsible, is at variance with the United Nations General Assembly Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960)¹ which proclaimed the necessity of putting a speedy and unconditional end to colonialism in all its forms and manifestations.”

Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹], qui proclamait la nécessité de mettre fin rapidement et inconditionnellement au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

TCHÉCOSLOVAQUIE

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

... aux termes des dispositions du paragraphe 2 de l'article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, certains États ne peuvent pas devenir Parties à la Convention. Le Gouvernement tchécoslovaque estime donc que la Convention devrait être ouverte à tous les pays intéressés, conformément au principe de l'égalité et de la souveraineté des États.

La République socialiste tchécoslovaque estime en outre nécessaire de déclarer que les dispositions de l'article III de la Convention relatives à l'extension de son application aux territoires dont les relations internationales sont assurées par une Partie à la Convention sont contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹], qui proclamait la nécessité de mettre rapidement et inconditionnellement fin au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16 (A/4684)*, p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16 (A/4684)*, p. 70.

² Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

³ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE 1972 SUR LA RÉVISION DES RÈGLES INTERNATIONALES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

1. Sur l'invitation de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, une Conférence s'est tenue à Londres du 4 au 20 octobre 1972 en vue de réviser les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

2. Les Gouvernements des Etats ci-après étaient représentés à la Conférence par des délégations :

Afrique du Sud	Inde	Portugal
Argentine	Indonésie	République centrafricaine
Australie	Iran	République fédérale d'Allemagne
Belgique	Irlande	République khmère
Brésil	Islande	Roumanie
Bulgarie	Italie	Royaume-Uni de Grande- Bretagne et d'Irlande du Nord
Canada	Japon	Suède
Chili	Koweït	Thaïlande
Corée (République de)	Libéria	Union des Républiques socialistes soviétiques
Cuba	Mexique	Venezuela
Danemark	Nigéria	Viet-Nam
Espagne	Norvège	Zaïre (République du)
Etats-Unis d'Amérique	Nouvelle-Zélande	
Finlande	Panama	
France	Pays-Bas	
Ghana	Philippines	
Grèce	Pologne	

3. Les Gouvernements des Etats ci-après étaient représentés à la Conférence par des observateurs :

Irak	République arabe
Liban	libyenne
Pakistan	Suisse

Le Gouvernement de Hong-kong avait également envoyé un observateur.

4. Les organisations intergouvernementales ci-après avaient envoyé des représentants à la Conférence :

- Organisation des Nations Unies
- Commission économique pour l'Europe (CEE)
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Conférence par des observateurs :

- Association internationale de signalisation maritime (AISM)
- Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Association internationale des pilotes maritimes (IMPA)
- Oil Companies' International Marine Forum (OCIMF)
- Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN)

6. La Conférence a élu M. J. N. Wie, chef de la délégation norvégienne, président de la Conférence.

7. M. F. Sohnke (République fédérale d'Allemagne), M. A. J. Nikolov (Bulgarie), M. J. A. Alvarez (Argentine), M. H. S. Atmadja (Indonésie) et M. W. Valkenier (Libéria) ont été élus vice-présidents de la Conférence.

8. M. Colin Goad (Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime) a exercé les fonctions de secrétaire général de la Conférence et M. J. Quéguiner (Secrétaire général adjoint de l'Organisation) celles de secrétaire général adjoint de la Conférence. M. A. Saveliev (Secrétaire du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation) a été nommé secrétaire exécutif de la Conférence et M. Z. N. Sdougos (Chef de la Division de la sécurité maritime de l'Organisation) secrétaire exécutif adjoint de la Conférence.

9. Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les cinq Commissions et Comités ci-après :

Commission I

Président : M. G. W. R. Graves (Canada)
 Vice-présidents : M. F. Pèlerin (France)
 M. H. Sagara (Japon)

Commission II

Président : M. B. N. Repkin (Union des Républiques socialistes soviétiques)
 Vice-présidents : M. E. Mitropoulos (Grèce)
 M. M. W. Patel (Inde)

Comité directeur

Président : M. K. J. N. Wie (Norvège)
 Président de la Conférence

Commission de vérification des pouvoirs

Président : Baron de Gerlache de Goméry (Belgique)

Comité de rédaction

Président : M. E. O. Jones (Royaume-Uni)

10. La Conférence a pris pour base de ses travaux les documents suivants :

- Les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer;
- Un projet d'Accord et des projets de Règles et d'Annexes qui avaient été élaborés au sein de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et communiqués aux Gouvernements avant l'ouverture de la Conférence;
- Des propositions et des observations, y compris des propositions d'amendement aux documents susmentionnés, présentées à la Conférence par les Gouvernements et organisations intéressés.

11. A la suite de ses délibérations, telles qu'elles sont consignées dans les comptes rendus des réunions plénières et dans les comptes rendus et les rapports de chaque Comité et Commission, la Conférence a adopté et ouvert à signature et à adhésion : la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, à laquelle sont jointes les Règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

La Convention et le Règlement constituent le Document I joint au présent Acte final.

12. La Conférence a également adopté des résolutions relatives aux questions suivantes :

- Participation à l'Assemblée de l'Organisation, avec droit de vote, de toutes les Parties contractantes lorsque des amendements au Règlement sont examinés (Résolution I);
- Dépôt, à une date rapprochée, des instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion (Résolution II).

Les textes de ces Résolutions sont joints au présent Acte final et constituent les Documents 2 et 3.

13. Le texte du présent Acte final, qui est le seul texte original en anglais, français, russe et espagnol, ainsi que les textes de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, du Règlement qui y est joint et des Résolutions de la Conférence, établis en langues anglaise et française, seront déposés auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Les traductions officielles de la Convention, du Règlement et des Résolutions seront établies en langues russe et espagnole et seront déposées avec le présent Acte final.

14. Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime adressera une copie certifiée conforme du présent Acte final et, lorsqu'elles auront été établies, des copies certifiées conformes des traductions officielles de la Convention, du Règlement et des Résolutions à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants à la Conférence.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

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

RÉSOLUTION I

La Conférence,

Reconnaissant qu'il est nécessaire que toutes les Parties à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer participent à la procédure d'amendement de la Convention,

Reconnaissant en particulier qu'il est nécessaire que les Parties contractantes qui ne sont pas membres de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime participent à cette procédure lorsque l'Assemblée de l'Organisation étudie des amendements,

Considérant que l'Organisation peut prendre des dispositions pour assurer la participation des Etats non membres de l'Organisation,

Décide de recommander à l'Assemblée de prévoir la participation, avec droit de vote, de toutes les Parties à la Convention, y compris celles qui ne sont pas membres de l'Organisation, dans tous les cas où l'Assemblée de l'Organisation examine des questions relatives à l'amendement du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

RÉSOLUTION II

La Conférence,

Consciente de la nécessité de mettre en vigueur rapidement la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer,

Décide de recommander que les Etats qui envisagent de devenir Parties à la Convention :

- 1) Déposent leurs instruments de ratification, d'approbation, d'acceptation ou d'adhésion à une date aussi rapprochée que possible;
 - 2) Indiquent au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, d'ici au 31 décembre 1973 au plus tard, les délais dans lesquels ils espèrent pouvoir déposer ces instruments, s'ils ne les ont pas déposés avant le 31 décembre 1973.
-