



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO - 4\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares annunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 380\$	Semestre	203\$
A 1.ª série	140\$		80\$
A 2.ª série	120\$		70\$
A 3.ª série	120\$		70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4550 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 87701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

AVISO IMPORTANTE

Comunica-se que, a partir do corrente ano, é estabelecida, ao preço de 150\$, a assinatura do «Diário das Sessões» para o período decorrido de 25 de Novembro a 24 do mesmo mês do ano seguinte.

Os interessados que pretendam receber os exemplares do «Diário das Sessões» deverão dirigir os seus pedidos, acompanhados da respectiva importância, à Administração da Imprensa Nacional até ao dia 20 de Novembro do corrente ano.

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 38:937 — Aprova, para adesão, o Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar, que constitui o anexo B da Convenção Internacional Relativa à Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada em Londres em 10 de Junho de 1948.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

**Direcção-Geral dos Negócios Económicos
e Consulares**

Decreto-Lei n.º 38:937

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado, para adesão, o Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar, que constitui o Anexo B da Convenção Internacional Relativa à Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada em Londres em 10 de Junho de 1948, cujos textos, em francês e inglês e respectiva tradução, são os seguintes:

Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948

Annexe B

Règles pour prévenir les abordages en mer

Partie A. — Préliminaires et définitions

RÈGLE 1

(a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers,

et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

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

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

(i) Le mot «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amérri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;

(ii) Le mot «hydravion» désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;

(iii) L'expression «navire à propulsion mécanique» désigne tout navire mû par une machine;

(iv) Tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;

(v) Un navire ou un hydravion amerri «est en route» lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;

(vi) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;

(vii) La longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;

(viii) La longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être la longueur et l'envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement:

(ix) Le mot « visible », lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;

(x) L'expression «son bref» désigne un son d'une durée d'environ une seconde;

(vi). L'expression «son prolongé» désigne un son d'une durée de quatre à six secondes;

(xii) Le mot «sifflet» signifie sifflet ou sirène;

(iii) Le mot «tonneau» signifie tonneau de jauge brute.

Partie B. — Feux et marques

RÈGLE 2

(a) Un navire à propulsion mécanique, en route, doit porter :

(i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc brillant, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumb du compas (225°), soit 10 quarts ou rumb ($112^{\circ},5$) de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22^{\circ},5$) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles;

(ii) Soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à $45^m,75$ (ou 150 pieds), ainsi que pour les navires remorquant; mais ils peuvent le porter;

(iii) Ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins $4^m,57$ (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale.

Le plus bas de ces feux blancs, ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à $6^m,10$ (ou 20 pieds) et si la largeur du navire dépasse $6^m,10$ (ou 20 pieds) à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse $12^m,20$ (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu, selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité;

(iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb du compas ($112^{\circ},5$), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22^{\circ},5$) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(v) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumb du compas ($112^{\circ},5$), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts ($22^{\circ},5$) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(vi) Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de $0^m,91$ (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

(b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter :

(i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles;

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

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

RÈGLE 3

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

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

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

RÈGLE 4

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

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

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-ma-

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

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

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

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

RÈGLE 5

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

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

RÈGLE 6

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

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

RÈGLE 7

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonnes et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonnes, ainsi que les embarcations à rame lorsqu'ils sont en route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la règle 2; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:

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

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

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

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

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

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

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

RÈGLE 8

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

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

(iii) Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre

un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

(b) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station, en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents (*flare-up lights*) exigés pour les bateaux-pilotes à voiles, à 2^m,44 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires en route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon, peut remplacer les *flare-up lights*.

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

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

RÈGLE 9

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

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

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

(d) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 mètres (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage, doivent montrer, aux endroits où ils peuvent être plus apparents, trois feux blancs situés à 0^m,91 (ou 3 pieds) les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils ont de l'erre, ces bâtiments doivent montrer les feux de côté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils n'ont pas

d'erre. De jour, ils doivent montrer un panier à l'avant du navire, aussi près que possible de l'étrave et à 3^m,05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du plat-bord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit où il est le plus apparent un cône noir pointé en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

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

(i) S'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans la règle 2 (a) (b), un fanal tricolore disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à 2 quarts de chaque bord (22°,5) et un feu vert par tribord, ainsi qu'un feu rouge par bâbord, visibles l'un et l'autre à partir de 2 quarts (22°,5) depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22°,5) sur l'arrière du travers. Ils doivent porter de plus à 1^m,83 (ou 6 pieds) au moins et à 3^m,65 (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la règle 10 (a);

(ii) S'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit où il sera le mieux visible un feu blanc (*flare-up light*) assez à temps pour éviter un abordage;

(iii) De jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

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

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

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

Note. — Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la règle 15 (c) (ix).

RÈGLE 10

(a) Un navire en route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé, et muni d'écrans de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rums ou quarts du compas (135°), soit 6 quarts (67°,5) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Note. — Pour les navires remorquant ou remorqués voir règles 8 (b) et 5.

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

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

RÈGLE 11

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

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

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

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

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

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

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

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

RÈGLE 12

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

RÈGLE 13

(a) Rien dans les présentes règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois ou des hydravions améris; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

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

RÈGLE 14

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

RÈGLE 15

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

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

(i) Au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique;

(ii) Au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles;

(iii) Au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

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

(i) Tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus;

(ii) Tout navire à propulsion mécanique en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux

sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ;

(iii) Tout navire à voiles en route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers;

(iv) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106^m,75 (ou 350 pieds) on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche.

Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la règle 12, faire entendre trois sons consécutifs — à savoir, un son bref, suivi d'un son prolongé et d'un son bref — pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche;

(v) Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire en route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige le présent Règlement doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas 1 minute trois sons consécutifs — à savoir, un son prolongé, suivi de deux sons brefs;

(vi) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute quatre sons consécutifs — à savoir, un son prolongé, suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur;

(vii) Tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et, de plus, devra faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal;

(viii) Les navires de moins de 20 tonnes, les embarcations à avirons et les hydravions amerris ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute;

(ix) Tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonnes, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

RÈGLE 16

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

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

(b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine doit, autant que les circonstances du cas

le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

Partie C. — Règles de barre et de route

Préliminaires

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

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

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

RÈGLE 17

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

(a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près.

(b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près tribord amures.

(c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.

(d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

(e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

RÈGLE 18

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

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

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

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

lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente règle, ainsi que des règles 19 à 29 inclusive [à l'exception de la règle 20 (b)], tout hydravion améri doit être considéré comme un navire et l'expression «navire à propulsion mécanique» doit être interprétée en conséquence.

RÈGLE 19

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

RÈGLE 20

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

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

RÈGLE 21

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

RÈGLE 22

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

RÈGLE 23

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

RÈGLE 24

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

(b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts ($22^{\circ},5$) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

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

RÈGLE 25

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

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

RÈGLE 26

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

RÈGLE 27

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

Partie D. — Divers

RÈGLE 28

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

Un son bref pour dire: «Je viens sur tribord»;
Deux sons brefs pour dire: «Je viens sur bâbord»;
Trois sons brefs pour dire: «Mes machines sont en arrière».

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

(c) L'application des présentes règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet

entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

RÈGLE 29

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

RÈGLE 30

Réserve relative aux règles de navigation dans les ports et à l'intérieur des terres

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

RÈGLE 31

Signaux de détresse

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

(a) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.

(b) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

(c) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.

(d) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe . . . — — — . . . du Code Morse.

(e) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot: «Mayday».

(f) Le signal de détresse: N. C. du Code International.

(g) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue.

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

(i) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

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

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

RÈGLE 32

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

«La barre à droite ou à tribord» signifie: «mettre le safran du gouvernail du navire à tribord»;

«La barre à gauche ou à bâbord» signifie: «mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord».

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948

ANNEX B

Regulations for preventing collisions at sea

Part A. — Preliminary and definitions

RULE 1

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

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

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

(i) The word «vessel» includes every description of water craft, other than a seaplane on the water, used or capable of being used as a means of transportation on water;

(ii) The word «seaplane» includes a flying boat and any other aircraft designed to manoeuvre on the water;

(iii) The term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery;

(iv) Every power-driven vessel which is under sail and not under power is to be considered a sailing vessel, and every vessel under power, whether under sail or not, is to be considered a power-driven vessel;

(v) A vessel or seaplane on the water is «under way» when she is not at anchor, or made fast to the shore, or aground;

(vi) The term «height above the hull» means height above the uppermost continuous deck;

(vii) The length and breadth of a vessel shall be deemed to be the length and breadth appearing in her certificate of registry;

(viii) The length and span of a seaplane shall be its maximum length and span as shown in its certificate of airworthiness, or as determined by measurement in the absence of such certificate;

(ix) The word «visible», when applied to lights, means visible on a dark night with a clear atmosphere;

(x) The term «short blast» means a blast of about one second's duration;

(xi) The term «prolonged blast» means a blast of from four to six second's duration;

(xii) The word «whistle» means whistle or siren;

(xiii) The word «tons» means gross tons.

Part B. — Lights and shapes

RULE 2

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

(i) On or in front of the foremast, or if a vessel without a foremast then in the forepart of the vessel, a bright white light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 20 points of the compass (22½ degrees), so fixed as to show the light 10 points (11½ degrees) on each side of the vessel, that is, from right ahead to 2 points (2½ degrees)

abaft the beam on either side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles;

(ii) Either forward of or abaft the white light mentioned in sub-section (i) a second white light similar in construction and character to that light. Vessels of less than 150 feet in length, and vessels engaged in towing, shall not be required to carry this second white light but may do so;

(iii) These two white lights shall be so placed in a line with and over the keel that one shall be at least 15 feet higher than the other and in such a position that the lower light shall be forward of the upper one. The horizontal distance between the two white lights shall be at least three times the vertical distance. The lower of these two white lights or, if only one is carried, then that light, shall be placed at a height above the hull of not less than 20 feet, and, if the breadth of the vessel exceeds 20 feet, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 40 feet. In all circumstances the light or lights, as the case may be, shall be so placed as to be clear of and above all other lights and obstructing superstructures;

(iv) On the starboard side a green light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass ($112\frac{1}{2}$ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on the starboard side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles;

(v) On the port side a red light so constructed as to show an unbroken light over an arc of the horizon of 10 points of the compass ($112\frac{1}{2}$ degrees), so fixed as to show the light from right ahead to 2 points ($22\frac{1}{2}$ degrees) abaft the beam on the port side, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles;

(vi) The said green and red sidelights shall be fitted with inboard screens projecting at least 3 feet forward from the light, so as to prevent these light from being seen across the bows.

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

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

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

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

RULE 3

(a) A power-driven vessel or seaplane when towing or pushing another vessel shall, in addition to her sidelights, carry two bright white lights in a vertical line one over the other, not less than 6 feet apart, and when towing more than one vessel shall carry an addi-

tional bright white light 6 feet above or below such lights, if the length of the tow measuring from the stern of the towing vessel to the stern of the last vessel or seaplane towed, exceeds 600 feet. Each of these lights shall be of the same construction and character and one of them shall be carried in the same position as the white light mentioned in rule 2 (a) (i), except the additional light, which shall be carried at a height of not less than 14 feet above the hull. In a vessel with a single mast, such lights may be carried on the mast.

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

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

RULE 4

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

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

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

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

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

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

RULE 5

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

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

RULE 6

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

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

RULE 7

Power-driven vessels of less than 40 tons, vessels under oars or sails of less than 20 tons, and rowing boats, when under way shall not be required to carry the lights mentioned in rule 2, but if they do not carry them they shall be provided with the following lights:

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

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

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

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

(c) Vessels of less than 20 tons, under oars or sails, except as provided in section (d), shall, if they do not carry the sidelights, carry where it can best be seen a lantern showing a green light on one side and a red

light on the other, of such a character as to be visible at a distance of at least 1 mile, and so fixed that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side. Where it is not possible to fix this light, it shall be kept ready for immediate use shall be exhibited in sufficient time to prevent collision and so that the green light shall not be seen on the port side nor the red light on the starboard side.

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

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

RULE 8

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

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

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

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

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

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

RULE 9

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

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

(c) Vessels fishing with nets or lines, except trolling (towing) lines, extending from the vessel not more than 500 feet horizontally into the seaway shall show, where

it can best be seen, one all round white light and in addition, on approaching or being approached by another vessel, shall show a second white light at least 6 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 10 feet away from it (6 feet in small open boats) in the direction in which the outlying gear is attached. By day such vessels shall indicate their occupation by displaying a basket where it can best be seen; and if they have their gear out while at anchor, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal in the direction from the anchor ball towards the net or gear.

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

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

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

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

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

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

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

(h) If a vessel when fishing becomes fast by her gear to a rock or other obstruction she shall in daytime haul down the basket required by sections (c), (d) or (e) and show the signal specified in rule 11 (c). By night she shall show the light or lights specified in rule 11 (a) or (b). In fog, mist, falling snow, heavy rainstorms or any other conditions similarly restricting visibility, whether by day or by night, she shall sound

the signal prescribed by rule 15 (c) (v), which signal shall also be used, on the near approach of another vessel, in good visibility.

Note. — For fog signals for fishing vessels, see rule 15 (c) (ix).

RULE 10

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

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

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

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

RULE 11

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

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

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

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

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

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

(g) A seaplane on the water 150 feet or upwards in length, when at anchor, shall carry, where they can best be seen, a white light forward and a white light aft, both lights visible all round the horizon at a dis-

tance of at least 3 miles; and, in addition, if the seaplane is more than 150 feet in span, a white light on each side to indicate the maximum span, and visible, so far as practicable, all round the horizon at a distance of 1 mile.

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

RULE 12

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

RULE 13

(a) Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to additional station and signal lights for ships of war, for vessels sailing under convoy, or for seaplanes on the water; or with the exhibition of recognition signals adopted by shipowners, which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

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

RULE 14

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

RULE 15

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

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

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

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

(i) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than two minutes a prolonged blast;

(ii) A power-driven vessel under way, but stopped and making no way through the water, shall sound at intervals of not more than two minutes two prolonged

blasts, with an interval of about one second between them;

(iii) A sailing vessel under way shall sound, at intervals of not more than one minute, when on the starboard tack one blast, when on the port tack two blasts in succession, and when with the wind abaft the beam three blasts in succession;

(iv) A vessel when at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about five seconds. In vessels of more than 350 feet in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel, and in addition three shall be sounded in the after part of the vessel, at intervals of not more than one minute for about five seconds, a gong or other instrument, the tone and sounding of which cannot be confused with that of the bell. Every vessel at anchor may in addition, in accordance with rule 12, sound three blasts in succession, namely, one short, one prolonged, and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel;

(v) A vessel when towing, a vessel engaged in laying or in picking up a submarine cable or navigation mark, and a vessel under way which is unable to get out of the way of an approaching vessel through being not under command or unable to manœuvre as required by these rules shall, instead of the signals prescribed in subsections (i), (ii) and (iii), sound, at intervals of not more than 1 minute, three blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by two short blasts;

(vi) A vessel towed, or, if more than one vessel is towed, only the last vessel of the tow, if manned, shall, at intervals of not more than 1 minute, sound four blasts in succession, namely, one prolonged blast followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel;

(vii) A vessel aground shall give the signal prescribed in sub-section (iv) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after each such signal;

(viii) A vessel of less than 20 tons, a rowing boat, or a seaplane on the water, shall not be obliged to give the above-mentioned signals, but if she does not, she shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute;

(ix) A vessel when fishing, if of 20 tons or upwards, shall at intervals of not more than one minute, sound a blast, such blast to be followed by ringing the bell; or she may sound, in lieu of these signals, a blast consisting of a series of several alternate notes of higher and lower pitch.

RULE 16

Speed to be moderate in fog, etc.

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

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

Part C. — Steering and sailing rules

Preliminary

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

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

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

RULE 17

When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other, as follows:

(a) A vessel which is running free shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled.

(b) A vessel which is close-hauled on the port tack shall keep out of the way of a vessel which is close-hauled on the starboard tack.

(c) When both are running free, with the wind on different sides, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way the other.

(d) When both are running free, with the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward.

(e) A vessel which has the wind aft shall keep out of the way of the other vessel.

RULE 18

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

(b) For the purposes of this rule and rules 19 to 29 inclusive [except rule 20 (b)], a seaplane on the water shall be deemed to be a vessel, and the expression «power-driven vessel» shall be construed accordingly.

RULE 19

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

RULE 20

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

(b) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation.

In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with these rules.

RULE 21

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

RULE 22

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

RULE 23

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

RULE 24

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

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

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

RULE 25

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

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

RULE 26

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

RULE 27

In obeying and construing these rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision,

and to any special circumstances, including the limitations of the craft involved, which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

Part D.—Miscellaneous

RULE 28

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

One short blast to mean: «I am altering my course to starboard»;

Two short blasts to mean: «I am altering my course to port»;

Three short blasts to mean: «My engines are going astern».

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

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

RULE 29

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

RULE 30

Reservation of rules for harbours and inland navigation

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

RULE 31

Distress signals

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

(a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute.

(b) A continuous sounding with any fog-signal apparatus.

(c) Rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals.

(d) A signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group . . . — — — . . . in the Morse Code.

(e) A signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word «Mayday».

(f) The International Code Signal of distress indicated by N. C.

(g) A signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball.

(h) Flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, &c.).

(i) A rocket parachute flare showing a red light.

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

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

RULE 32

All orders to helmsmen shall be given in the following sense:

«Right rudder or starboard» to mean: «put the vessel's rudder to starboard»;

«Left rudder or port» to mean: «put the vessel's rudder to port».

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1948

ANEXO B

Regulamento para evitar abalroamentos no mar

Parte A.—Preliminares e definições

REGRA 1

(a) As presentes regras deverão ser seguidas por todos os navios e hidroaviões, quer no alto mar quer em todas as águas a ele ligadas e navegáveis por embarcações de alto mar, salvo nas excepções previstas pela regra 30. Quando, em virtude da sua construção especial, os hidroaviões não possam cumprir integralmente as disposições das regras relativas aos faróis e balões, devem, contudo, observá-las tão rigorosamente quanto as circunstâncias o permitam.

(b) As prescrições das regras relativas a faróis devem ser observadas em todos os estados de tempo, desde o pôr ao nascer do Sol.

Durante este intervalo não se devem mostrar quaisquer outras luzes que se possam confundir com as regulamentares, que prejudiquem a visibilidade e reconhecimento das características próprias destas ou ainda interferir com um eficiente serviço de vigia.

(c) Nas regras seguintes, salvo outras disposições em contrário resultantes do contexto, deve observar-se:

(i) A palavra «navio» designa todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, excepto um hidroavião amarrado, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água;

(ii) A palavra «hidroavião» designa um avião ou qualquer outra aeronave tendo condições para manobrar à superfície da água;

(iii) A expressão «navio de propulsão mecânica» designa todo o navio movido por máquina;

(iv) Todo o navio de propulsão mecânica que navegue à vela, e não com o auxílio de máquina, deve ser considerado navio de vela; todo o navio que navegue

com o auxílio de máquina, quer tenha ou não pano caçado, deve ser considerado navio de propulsão mecânica;

(v) Um navio ou hidroavião amarrado «está navegando» desde que não esteja ancorado, amarrado para terra ou encalhado;

(vi) A expressão «altura acima da borda» designa a altura acima do mais elevado pavimento contínuo do navio;

(vii) O comprimento e a boca de um navio são os que constarem do seu certificado de registo;

(viii) O comprimento e a envergadura de um hidroavião são o comprimento e a envergadura máximos, dados pelo seu certificado de navegabilidade.

Na falta desse certificado, aquelas dimensões serão as tomadas directamente;

(ix) A palavra «visível», quando aplicada a faróis, significa visível numa noite escura com a atmosfera clara;

(x) A expressão «som curto» designa um som com a duração aproximada de um segundo;

(xi) A expressão «som prolongado» designa um som com a duração de quatro a seis segundos;

(xii) A palavra «apito» significa um som de apito ou de sereia;

(xiii) A palavra «tonelada» significa tonelada de arqueação bruta.

Parte B. — Faróis e balões

REGRA 2

(a) Um navio de propulsão mecânica, navegando, deve trazer:

(i) No mastro de vante, ou por ante a vante dele, ou ainda, caso o navio não tenha mastro de vante, na parte de vante do navio, um farol de luz branca intensa, construído de maneira a projectar uma luz ininterrupta num arco de horizonte de 20 quartas da agulha (225°) e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 10 quartas ($112^\circ,5$) para cada bordo, isto é, desde a proa até 2 quartas ($22^\circ,5$) para ré do través de cada bordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 5 milhas;

(ii) Ou à vante ou à ré do farol de luz branca mencionado na alínea (i) deste parágrafo um segundo farol de luz branca de construção e características semelhantes àquela luz.

Os navios de comprimento inferior a $45^m,72$ (150 pés), assim como os navios rebocando, não são obrigados a trazer este segundo farol, mas podem usá-lo;

(iii) Estes dois faróis de luz branca deverão ser colocados no plano longitudinal médio do navio, ficando o de ré elevado sobre o de vante, pelo menos, $4^m,57$ (15 pés).

A distância horizontal entre estes dois faróis de luz branca deve ser, pelo menos, igual a três vezes a sua distância vertical.

O mais baixo destes dois faróis de luz branca, ou o farol único, deve ficar a uma altura acima da borda não inferior a $6^m,10$ (20 pés) e, se a boca do navio exceder $6^m,10$ (20 pés), a uma altura acima da borda não inferior à sua boca, sem, contudo, ser necessário que esta altura ultrapasse $12^m,19$ (40 pés). Em todas as circunstâncias, os faróis ou farol, consoante o caso, devem ser colocados de forma a ficar afastados e acima de todas as outras luzes e das superestruturas que possam prejudicar a sua visibilidade;

(iv) A estibordo, um farol de luz verde, construído de maneira a projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 10 quartas da agulha ($112^\circ,5$) e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até

2 quartas ($22^\circ,5$) para ré do través de estibordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 2 milhas;

(v) A bombordo, um farol de luz vermelha, construído de maneira a projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 10 quartas da agulha ($112^\circ,5$) e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 2 quartas ($22^\circ,5$) para ré do través de bombordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 2 milhas;

(vi) Os referidos faróis da borda, verde e vermelho, devem ser munidos, pelo lado de dentro do navio, de anteparas que se prolonguem pelo menos $0^m,91$ (3 pés) para vante da luz, de tal forma que o farol verde não possa ser visto de bombordo e o farol vermelho não possa ser visto de estibordo.

(b) Um hidroavião navegando à superfície da água deve trazer:

(i) A vante e no plano longitudinal médio, em lugar onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca intensa, construído de maneira a projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 220° da agulha e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 110° para cada bordo do hidroavião, isto é, desde a proa até 20° para ré do través, em cada bordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 3 milhas;

(ii) Na extremidade da asa direita ou asa de estibordo, um farol de luz verde construído para projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 110° da agulha e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 20° para ré do través de estibordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 2 milhas;

(iii) Na extremidade da asa esquerda ou asa de bombordo, um farol de luz vermelha construído para projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 110° da agulha e colocado de forma a mostrar essa luz desde a proa até 20° para ré do través de bombordo. Esta luz deve ser visível a uma distância não inferior a 2 milhas.

REGRA 3

(a) Um navio de propulsão mecânica, rebocando ou impelindo outro navio ou hidroavião, deve trazer, além dos seus faróis da borda, dois faróis de luz branca intensa dispostos verticalmente, um sobre o outro, e com uma separação não inferior a $1^m,83$ (6 pés); e, quando rebocar mais de um navio, deve trazer um farol adicional de luz branca intensa, colocado a $1^m,83$ (6 pés) acima ou abaixo dos dois faróis precedentes, se o comprimento do reboque, medido desde a popa do rebocador à popa do último navio rebocado ou hidroavião, exceder 183 metros (600 pés).

Cada um destes faróis será da mesma construção e das mesmas características do farol de luz branca referido na alínea (i) do parágrafo (a) da regra 2, devendo um deles ser colocado na posição deste último, mas o farol adicional deverá ficar a uma altura acima da borda não inferior a $4^m,27$ (14 pés).

Os navios de um único mastro podem colocar estes faróis no mastro.

(b) O navio que reboca deve também mostrar, ou o farol de popa indicado na regra 10 ou, em sua substituição, um farolim de luz branca colocado por ante a ré da chaminé ou do mastro de ré, para governo dos navios rebocados, mas de modo que não seja visível para vante do través do rebocador. O emprego do farol de luz branca especificado na alínea (ii) do parágrafo (a) da regra 2 é facultativo.

(c) Um hidroavião amarrado, quando reboca um ou mais hidroaviões ou navios, deve trazer os faróis pres-

critos nas alíneas (i), (ii) e (iii) do parágrafo (b) da regra 2; além disso, deve trazer um segundo farol de luz branca da mesma construção e características do farol de luz branca mencionado na alínea (i) do parágrafo (b) da regra 2. Este segundo farol deve estar colocado na vertical do primeiro, acima ou abaixo dele de uma distância não inferior a 1^m,83 (6 pés).

REGRAS 4

(a) Um navio que estiver desgobernado deve mostrar, de noite, onde melhor possam ser vistos e, se o navio for de propulsão mecânica, em substituição dos faróis prescritos nas alíneas (i) e (ii) do parágrafo (a) da regra 2, dois faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical, com a separação mínima de 1^m,83 (6 pés). Devem estes faróis possuir as características necessárias para serem visíveis em todo o horizonte a uma distância não inferior a 2 milhas.

De dia, o mesmo navio deverá mostrar, dispostos numa linha vertical com a separação mínima de 1^m,83 (6 pés), onde melhor possam ser vistos, dois balões ou marcas pretos, com o diâmetro mínimo de 0^m,61 (2 pés) cada um.

(b) Um hidroavião amarrado, impossibilitado de manobrar, pode trazer, de noite, onde melhor possam ser vistos, dois faróis de luz vermelha dispostos na mesma linha vertical e com a separação mínima de 0^m,91 (3 pés). Devem estes faróis possuir as características necessárias para serem visíveis em todo o horizonte a uma distância não inferior a 2 milhas.

De dia, um hidroavião nas mesmas condições pode trazer, dispostos na mesma linha vertical e com a separação mínima de 0^m,91 (3 pés), onde melhor possam ser vistos, dois balões ou marcas pretos, com o diâmetro mínimo de 0^m,61 (2 pés) cada um.

(c) Um navio empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino ou de uma bóia, ou ainda um navio efectuando trabalhos hidrográficos ou submarinos e que, em virtude desses trabalhos, não possa afastar-se do caminho dos navios que se aproximem, deve trazer, de noite, em substituição dos faróis prescritos nas alíneas (i) e (ii) do parágrafo (a) da regra 2, três faróis, dispostos numa linha vertical e com a separação mínima de 1^m,83 (6 pés). Os faróis superior e inferior devem ser de luz vermelha e o do meio de luz branca e terão as características necessárias para serem visíveis em todo o horizonte a uma distância não inferior a 2 milhas.

De dia, deve trazer, dispostos numa linha vertical, com a separação mínima de 1^m,83 (6 pés) e colocados onde melhor possam ser vistos, três balões ou marcas com o diâmetro mínimo de 0^m,61 (2 pés) cada um, dos quais o superior e o inferior serão de forma esférica e cor vermelha e o do meio de forma bicônica e cor branca.

(d) Os navios e hidroaviões referidos na presente regra não devem acender os faróis da borda quando não tiverem seguimento, mas devem acendê-los sempre que o tenham.

(e) Os faróis e os balões ou marcas prescritos pela presente regra devem ser considerados pelos outros navios e hidroaviões como sinais indicando que o navio ou hidroavião, que os mostra, não pode manobrar, e, portanto, não pode desviar-se do caminho.

(f) Estes sinais não são os de navios em perigo e pedindo auxílio. Desses sinais trata a regra 31.

REGRAS 5

(a) Os navios de vela, navegando, e os navios ou hidroaviões rebocados devem trazer os faróis respectivamente prescritos na regra 2 para um navio de propulsão mecânica ou hidroavião navegando, com excepção dos

faróis de luz branca mencionados na referida regra, os quais nunca deverão trazer. Devem, igualmente, trazer à popa os faróis indicados na regra 10; no entanto, os navios rebocados, com excepção do último navio do reboque, podem substituir o farol da popa por um farolim de luz branca tal como se indica no parágrafo (b) da regra 3.

(b) Um navio impellido para vante por um rebocador deve trazer na extremidade a vante um farol de luz verde a estibordo e um farol de luz vermelha a bombordo, com características iguais às dos faróis descritos nas alíneas (iv) e (v) do parágrafo (a) da regra 2 e protegidos por anteparas iguais às prescritas na alínea (vi) do parágrafo (a) da regra 2; tratando-se de um grupo de qualquer número de navios, impellido para vante em conjunto, esse agrupamento mostrará os mesmos faróis acima referidos, como se se tratasse de um único navio.

REGRAS 6

(a) A bordo de pequenos navios, quando for impossível, por motivo de mau tempo ou qualquer outra razão justificável, fixar nos seus lugares os faróis de luz verde e vermelha, deve haver à mão faróis portáteis, acesos e prontos a ser mostrados imediatamente. Ao aproximarem-se de outro navio, ou quando algum navio se aproxime deles, devem mostrar-se os faróis nos seus respectivos bordos com a antecedência suficiente para evitar um abalroamento, por forma que sejam bem visíveis e a luz verde não possa ser vista por bombordo nem a luz vermelha por estibordo e, sendo possível, que não possam ser vistos além de 2 quartas (22°,5) para ré do través do respectivo bordo.

(b) Para tornar mais fácil e seguro o emprego destes faróis portáteis, as suas lanternas deverão ser pintadas exteriormente com a cor da respectiva luz própria e ter anteparas adequadas.

REGRAS 7

Os navios de propulsão mecânica com menos de 40 toneladas e as embarcações a remos ou à vela com menos de 20 toneladas, quando a navegar, não são obrigados a trazer os faróis mencionados na regra 2; mas, não os trazendo, deverão estar equipados com os faróis a seguir referidos:

(a) Com excepção das disposições do parágrafo (b), os navios de propulsão mecânica com menos de 40 toneladas devem trazer:

(i) Na parte de vante do navio, no lugar onde melhor possa ser visto e à altura mínima acima da borda de 2^m,74 (9 pés), um farol de luz branca intensa construído e colocado nas condições prescritas na alínea (i) do parágrafo (a) da regra 2 e visível a distância não inferior a 3 milhas;

(ii) Faróis de borda, de luzes verde e vermelha, construídos e colocados nas condições prescritas nas alíneas (iv) e (v) do parágrafo (a) da regra 2 e visíveis a distância não inferior a 1 milha, ou uma lanterna dupla, que mostre uma luz verde e outra vermelha desde a proa até 2 quartas (22°,5) para ré do través do bordo respectivo. Esta lanterna não deve ser colocada a menos de 0^m,91 (3 pés) abaixo do farol de luz branca.

(b) As pequenas embarcações de propulsão mecânica, tais como as embarcadas nos navios de alto mar, podem colocar o farol de luz branca a menos de 2^m,74 (9 pés) acima da borda, desde que fique acima dos faróis da borda ou da lanterna dupla mencionada na alínea (ii) do parágrafo (a).

(c) Salvo nos casos previstos no parágrafo (d), as embarcações com menos de 20 toneladas, a remos ou à vela, caso não tenham faróis de borda, devem trazer, no lugar onde melhor possa ser vista, uma lanterna dupla mostrando uma luz verde de um lado e uma luz

vermelha do outro, visível a uma distância não inferior a 1 milha e colocada por forma que a luz verde não possa ser vista de bombordo nem a luz vermelha de estibordo. Quando não for possível fixar esta lanterna, ela deve ser conservada acesa e pronta a ser mostrada com antecedência suficiente para evitar um abalroamento e por forma que a luz verde não seja vista de bombordo nem a luz vermelha de estibordo.

(d) As pequenas embarcações, quer naveguem a remos quer à vela, apenas são obrigadas a ter à mão uma lanterna eléctrica portátil ou uma lanterna de luz branca acesa e pronta a ser mostrada com a antecedência suficiente para evitar um abalroamento.

(e) Os navios e embarcações mencionados na presente regra não são obrigados a trazer os faróis ou marcas prescritos no parágrafo (a) da regra 4 e no parágrafo (e) da regra 11.

REGRAS 8

(a) (i) Os barcos de pilotos à vela, quando em serviço de pilotagem nas respectivas áreas, e desde que não estejam fundeados, não devem mostrar os faróis exigidos aos outros navios, mas terão um farol de luz branca no tope do mastro, visível em todo o horizonte a uma distância não inferior a 3 milhas; e devem também acender um ou mais fogachos (*flare-up lights*) a intervalos curtos, que nunca excederão dez minutos;

(ii) Quando se aproximarem de outro navio ou este se aproximar deles, devem ter os faróis da borda acesos e prontos a servir, mostrando-os com intervalos curtos, para assim indicarem como vão aproados, mas de forma que a luz verde não seja vista de bombordo nem a luz vermelha de estibordo;

(iii) Um barco de pilotos, à vela, que seja obrigado a atracar a um navio para lhe pôr o piloto a bordo pode mostrar o farol de luz branca em vez de o trazer no tope do mastro e pode, em vez dos faróis da borda acima mencionados, ter à mão e pronta a servir uma lanterna dupla com vidro verde de um lado e vermelho do outro, para ser empregada como acima está preceituado.

(b) Um barco de pilotos, de propulsão mecânica, quando em serviço de pilotagem na respectiva área, mas não fundeado, deve trazer, além das luzes e fogachos (*flare-up lights*) exigidos para os barcos de pilotos à vela, um farol de luz vermelha, colocado a 2^m,44 (8 pés) abaixo do farol de luz branca do tope do mastro e visível em todo o horizonte a distância não inferior a 3 milhas, bem como os faróis de borda exigidos para os navios a navegar.

Os fogachos (*flare-up lights*) podem ser substituídos por um farol de luz intermitente, branca intensa, visível em todo o horizonte.

(c) Todos os barcos de pilotos em serviço nas respectivas áreas, quando fundeados, devem trazer as luzes e acender os fogachos (*flare-up lights*) acima prescritos nos parágrafos (a) e (b), à excepção dos faróis da borda. Devem igualmente trazer o farol ou faróis de navio fundeado previstos na regra 11.

(d) Todos os barcos de pilotos, quer estejam ou não fundeados, devem, quando não se encontrem nas suas áreas em serviço de pilotagem, trazer faróis iguais aos dos outros navios da sua categoria e tonelagem.

REGRAS 9

(a) Os navios de pesca, quando não estiverem a pescar, devem mostrar os faróis ou marcas prescritos para navios de igual tonelagem.

Porém, quando estiverem a pescar, só devem mostrar os faróis ou marcas prescritos na presente regra, e que,

salvo disposições em contrário, devem ser visíveis, pelo menos, a uma distância de 2 milhas.

(b) Os navios pescando com linhas a reboque (pesca ao currículo) devem trazer somente os faróis prescritos para os navios de propulsão mecânica ou navios de vela navegando, segundo o caso.

(c) Os navios pescando com redes ou linhas, à excepção das linhas a reboque (pesca ao currículo) que se prolonguem pela popa numa distância horizontal inferior a 152 metros (500 pés), devem mostrar, onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca visível em todo o horizonte; além disso, quando se aproximarem de outro navio ou outro navio se aproximar deles, devem mostrar um segundo farol de luz branca, colocado, pelo menos, a 1^m,83 (6 pés) abaixo do primeiro e a uma distância horizontal deste de, pelo menos, 3^m,05 (10 pés) — 1^m,83 (6 pés) para as pequenas embarcações de boca aberta — e dirigido para fora da borda na direcção em que está largado o aparelho de pesca.

De dia estes navios devem indicar que estão em faina, mostrando um cesto em lugar onde melhor possa ser visto. Se tiverem os aparelhos de pesca no mar, quando fundeados e à aproximação de outros navios, devem mostrar o mesmo cesto no alinhamento da bóia do arinque com a rede ou aparelho de pesca.

(d) Os navios pescando com redes ou linhas, à excepção das linhas a reboque (pesca ao currículo), que se prolonguem pela popa numa distância horizontal superior a 152 metros (500 pés), devem mostrar, onde melhor possam ser vistos, três faróis de luz branca separados, pelo menos, 0^m,91 (3 pés) uns dos outros, formando um triângulo vertical e visível em todo o horizonte. Quando naveguem, estes navios devem mostrar os faróis da borda no seu respectivo bordo, mas não os devem mostrar quando não naveguem. De dia devem mostrar um cesto na parte de vante do navio, tão perto quanto possível da proa e a 3^m,05 (10 pés), pelo menos, acima da borda. Além disso, devem mostrar, no lugar onde melhor possa ser visto, um cone negro de vértice para cima.

Quando fundeados e com os aparelhos de pesca na água, devem, à aproximação de outros navios, mostrar um cesto no alinhamento da bóia do arinque com a rede ou aparelho de pesca.

(e) Os navios empregados na pesca de arrasto, isto é, rebocando uma rede de arrasto pelo fundo ou perto do fundo, quando não fundeados:

(i) Se forem de propulsão mecânica, devem trazer, na mesma posição do farol de luz branca mencionado nos parágrafos (a) e (b) da regra 2, uma lanterna tricolor, construída e fixada de modo a mostrar uma luz branca desde a proa até 2 quartas (22°,5) para cada bordo, e uma luz verde a estibordo, bem como uma luz vermelha a bombordo, ambas visíveis a partir de 2 quartas (22°,5) da proa até 2 quartas (22°,5) para a ré do través, a estibordo e a bombordo, respectivamente. Devem ainda trazer, a não menos de 1^m,83 (6 pés) nem mais de 3^m,66 (12 pés), abaixo da lanterna tricolor, uma luz branca numa lanterna, construída de forma a mostrar uma luz clara, uniforme e ininterrupta em todo o horizonte. Devem também mostrar o farol de popa especificado no parágrafo (a) da regra 10;

(ii) Se forem de vela, devem trazer uma lanterna, disposta de forma a mostrar uma luz branca, clara, uniforme e ininterrupta em todo o horizonte. Devem também quando se aproximarem de outro navio ou este se aproximar deles, mostrar, no lugar onde melhor possa ser visto, um fogacho (*flare-up light*) branco com a antecedência suficiente para evitar um abalroamento;

(iii) De dia cada um dos navios mencionados nas alíneas (i) e (ii) deve mostrar um cesto no lugar onde melhor possa ser visto.

(f) Além dos faróis que obrigatoriamente devem ser mostrados, nos termos da presente regra, os navios pescando devem mostrar, em caso de necessidade, um fogacho (*flare-up light*) para chamar a atenção dos navios que se aproximem. Podem também utilizar as luzes de trabalho (*working lights*).

(g) Todo o navio pescando, quando fundeado, deve mostrar os faróis ou marcas prescritos pelos parágrafos (a), (b) ou (c) da regra 11; igualmente deve, à aproximação de qualquer outro navio, mostrar um farol de luz branca, adicional, a 1^m,83 (6 pés), pelo menos, abaixo do farol de vante do navio fundeado e a uma distância horizontal dele de 3^m,05 (10 pés), pelo menos, na direcção da rede ou aparelho lançado na água.

(h) Se um navio durante a pesca ficar estacionário em consequência de o seu aparelho de pesca se enrascar em alguma rocha ou outro obstáculo, deve, de dia, arriar o cesto exigido pelos parágrafos (c), (d) ou (e) desta regra e mostrar o sinal prescrito pelo parágrafo (c) da regra 11. De noite deve mostrar o farol ou faróis prescritos pelos parágrafos (a) ou (b) da regra 11. Em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve, fortes aguaceiros ou em quaisquer outras condições que igualmente reduzam a visibilidade deve, tanto de noite como de dia, tocar o sinal prescrito na alínea (v) do parágrafo (c) da regra 15; este sinal deverá igualmente ser usado com tempo claro à aproximação de outro navio.

Nota. — Para sinais de nevoeiro relativos a navios de pesca ver a alínea (ix) do parágrafo (c) da regra 15.

REGRAS 10

(a) Um navio navegando deve trazer à popa um farol de luz branca, construído e colocado de forma a projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 12 quartas da agulha (135°), sendo 6 quartas (67,5) para cada bordo, a contar da popa. Este farol deve ser visível, pelo menos, à distância de 2 milhas e estar colocado tanto quanto possível à mesma altura dos faróis da borda.

Nota. — Para os navios que rebocam ou são rebocados ver o parágrafo (b) da regra 3 e a regra 5.

(b) A bordo de pequenas embarcações, quando não for possível, por motivo de mau tempo ou qualquer outra razão justificável, manter este farol no seu lugar, deverá ter-se à mão e pronta a servir uma lâmpada eléctrica ou uma lanterna acesa, que será mostrada com a antecedência suficiente para evitar um abalroamento à aproximação de qualquer navio que o alcance.

(c) Um hidrovião amarrado e navegando deve trazer na cauda um farol de luz branca, construído por forma a projectar uma luz ininterrupta sobre um arco de horizonte de 140°, sendo 70° para cada bordo, a contar da popa. Este farol deve ser visível à distância de, pelo menos, 2 milhas.

REGRAS 11

(a) Um navio com menos de 45^m,72 (150 pés) de comprimento, quando fundeado, deve ter a vante, onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca, colocado por forma a projectar sobre todo o horizonte uma luz clara, uniforme e ininterrupta, visível a uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

(b) Um navio de 45^m,72 (150 pés) de comprimento ou mais, quando fundeado, deve ter a vante, a uma altura não inferior a 6^m,10 (20 pés) acima da borda, um

farol de luz branca semelhante ao mencionado no parágrafo anterior e, à popa ou próximo da popa, um segundo farol semelhante, colocado a uma altura que seja inferior à do farol de vante, pelo menos, 4^m,57 (15 pés). Estes dois faróis devem ser visíveis em todo o horizonte a uma distância de, pelo menos, 3 milhas.

(c) Do nascer ao pôr do Sol todos os navios fundeados devem ter a vante, no lugar onde melhor possa ser visto, um balão esférico e preto com o diâmetro mínimo de 0^m,61 (2 pés).

(d) Um navio lançando ou suspendendo um cabo submarino, uma bóia ou outra marca de navegação, efectuando trabalhos hidrográficos ou outras operações submarinas, quando fundeado, deve ter os faróis ou balões prescritos pelo parágrafo (c) da regra 4, além dos que são prescritos, conforme os casos, pelos anteriores parágrafos da presente regra.

(e) Um navio encalhado deve ter de noite o farol ou faróis prescritos nos parágrafos (a) ou (b) e os dois faróis de luz vermelha prescritos no parágrafo (a) da regra 4.

De dia deve ter, no lugar onde melhor possam ser vistos, três balões esféricos pretos com o diâmetro mínimo de 0^m,61 (2 pés), colocados uns sobre os outros, na mesma linha vertical e com intervalos mínimos de 1^m,83 (6 pés).

(f) Um hidrovião fundeado, de comprimento inferior a 45^m,72 (150 pés), deve ter, no lugar onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca, visível em todo o horizonte a uma distância de, pelo menos, 2 milhas.

(g) Um hidrovião fundeado, de comprimento igual ou superior a 45^m,72 (150 pés), deve ter, no lugar onde melhor possa ser visto, um farol de luz branca a vante e um farol de luz branca a ré, ambos visíveis em todo o horizonte e a uma distância de, pelo menos, 3 milhas. Além disso, se o hidrovião tiver mais de 45^m,72 (150 pés) de envergadura, deve ter um farol de luz branca de cada lado, para indicar a envergadura máxima; estes faróis devem ser visíveis, tanto quanto possível, em todo o horizonte e a uma distância de, pelo menos, 1 milha.

(h) Um hidrovião encalhado deve ter um farol de fundeado ou os faróis prescritos nos parágrafos (f) e (g); além disso mostrará dois faróis de luz vermelha, dispostos numa linha vertical, separados um do outro, pelo menos, 0^m,91 (3 pés) e colocados por forma a serem visíveis em todo o horizonte.

REGRAS 12

Todo o navio ou hidroavião amarrado pode mostrar, se for necessário para chamar a atenção, além dos faróis prescritos por estas regras, um fogacho ou empregar qualquer sinal detonante ou outro qualquer sinal sonoro eficaz que não possa ser tomado por nenhum dos sinais autorizados em qualquer regra deste regulamento.

REGRAS 13

(a) Nada do contido nestas regras prejudicará a execução de quaisquer prescrições especiais elaboradas pelo Governo de qualquer nação relativas a um maior número de faróis de posição ou sinalização a empregar por navios de guerra, por navios navegando em comboio ou por hidroaviões amarrados, ou o emprego de sinais de reconhecimento adoptados pelos armadores, com autorização dos respectivos Governos, devidamente registados e publicados.

(b) Sempre que o Governo interessado considere que um navio da marinha de guerra, ou qualquer outro navio militarizado, ou um hidroavião amarrado, de construção especial ou utilizado para fins especiais, não pode cumprir todas as disposições estabelecidas pelas

presentes regras respeitantes ao número, lugar, alcance ou sector de visibilidade dos faróis ou das marcas sem prejudicar as funções militares do navio ou do hidroavião, esse navio ou esse hidroavião devem procurar empregar outros dispositivos relativos ao número, ao lugar, ao alcance e ao sector de visibilidade dos faróis e das marcas julgados susceptíveis pelo Governo de permitir a aplicação destas regras tanto quanto seja possível.

REGRA 14

Um navio navegando à vela e ao mesmo tempo por meio de propulsão mecânica deve trazer de dia, a vante e onde melhor possa ser visto, um balão cónico preto, tendo, pelo menos, 0^m,61 (2 pés) de diâmetro na base e com o vértice para cima.

REGRA 15

(a) Todo o navio de propulsão mecânica deve estar equipado com um apito ou sereia de som suficientemente forte, accionado pelo vapor ou por qualquer outro agente que o substitua e colocado de forma que o som não seja interceptado por obstáculo algum. Além disso, deve ter uma buzina de nevoeiro, accionada mecanicamente, e um sino, ambos de som suficientemente forte.

Todo o navio à vela com uma tonelagem igual ou superior a 20 toneladas deve ter também buzina de nevoeiro e sino com as características acima prescritas.

(b) Todos os sinais preceituados por esta regra para navios navegando devem ser emitidos:

(i) Pelos navios de propulsão mecânica, por meio de apito ou sereia;

(ii) Pelos navios de vela, por meio de buzina de nevoeiro;

(iii) Pelos navios rebocados, por meio de apito ou sereia ou buzina de nevoeiro.

(c) Tanto de dia como de noite, em ocasiões de nevoeiro, neblina, neve, fortes aguaceiros ou quaisquer outras condições que igualmente reduzam a visibilidade, os sinais prescritos nesta regra serão empregados como segue:

(i) Um navio de propulsão mecânica tendo seguimento fará ouvir, com intervalos não superiores a dois minutos, um som prolongado;

(ii) Um navio de propulsão mecânica pairando fará ouvir, com intervalos não superiores a dois minutos, dois sons prolongados, separados entre si por um intervalo de um segundo aproximadamente;

(iii) Um navio à vela navegando fará ouvir, com intervalos não superiores a um minuto, um som quando estiver amurado a estibordo, dois sons consecutivos quando amurado a bombordo e três sons consecutivos quando tiver o vento para ré do través;

(iv) Um navio fundeado deverá tocar o sino rapidamente durante cerca de cinco segundos e com intervalos que não excedam um minuto. Em navios de comprimento superior a 106^m,68 (350 pés) deverá tocar-se o sino a vante e, além disso, a ré, com intervalos não superiores a um minuto e durante cerca de cinco segundos, tocar-se-á um tantã ou qualquer outro instrumento cujo som e timbre não possam confundir-se com os do sino. Um navio fundeado pode, ainda de acordo com a regra 12, fazer ouvir três sons consecutivos, a saber: um som curto, seguido de um som prolongado e de outro curto, para assinalar a sua posição e a possibilidade de um abalroamento a um navio que se aproxima;

(v) Um navio rebocando ou empregado no lançamento ou suspensão de um cabo submarino ou de uma bóia, ou ainda navegando, mas impossibilitado de se desviar do caminho de outro que se aproxima, por estar desgobernado ou incapacitado de manobrar, de acordo

com as prescrições deste regulamento, deve, em vez dos sinais prescritos nas alíneas (i), (ii) e (iii), fazer ouvir, com intervalos não superiores a um minuto, três sons consecutivos, a saber: um som prolongado, seguido de dois sons curtos;

(vi) Um navio rebocado, ou, sendo rebocados mais de um, somente o último navio de reboque, caso tenha tripulação a bordo, fará ouvir, com intervalos não superiores a um minuto, quatro sons consecutivos, a saber: um som prolongado, seguido de três sons curtos. Na medida do possível, este sinal será emitido imediatamente a seguir ao sinal dado pelo navio rebocador;

(vii) Um navio encalhado fará o sinal preceituado na alínea (iv) e, além disso, deverá fazer ouvir três toques de sino, separados e distintos, imediatamente antes e depois de cada sinal;

(viii) Um navio com menos de 20 toneladas, as embarcações a remos e os hidroaviões amarrados, não são obrigados a fazer os sinais acima mencionados; mas, não os executando, deverão fazer ouvir qualquer outro sinal sonoro eficaz, com intervalos não superiores a um minuto;

(ix) Um navio pescando, com 20 ou mais toneladas, deve fazer ouvir, com intervalos não superiores a um minuto, qualquer sinal sonoro eficaz, seguido de algumas badaladas compassadas do sino. Esse navio pode igualmente fazer ouvir, em lugar destes sinais, um som constituído por uma série de notas alternadamente agudas e graves.

REGRA 16

A velocidade deve ser moderada durante o nevoeiro, etc.

(a) Todo o navio ou hidroavião navegando à superfície de água numa zona de nevoeiro, neblina, neve ou fortes aguaceiros ou quaisquer outras condições que igualmente reduzam a visibilidade deve navegar com velocidade moderada, prestando cuidadosa atenção às circunstâncias e condições existentes.

(b) Todo o navio de propulsão mecânica que ouvir, numa direcção que lhe pareça ser para vante do través, o sinal de nevoeiro doutro navio cuja posição é incerta deve, tanto quanto as circunstâncias do caso permitirem, parar as suas máquinas e em seguida navegar com precaução até que o perigo de abalroamento tenha passado.

Parte C. — Regras para governo e navegação

Preliminares

1) Toda a manobra deliberada em obediência ou em resultado da interpretação das presentes regras deve ser executada francamente, com bastante antecedência e com a devida observância dos preceitos de boa marinharia.

2) O risco de abalroamento pode verificar-se, quando as circunstâncias o permitam, observando atentamente na agulha a marcação de um navio que se aproxima. Se a marcação não varia de maneira apreciável, deve concluir-se que esse perigo existe.

3) Os navegadores devem ter em atenção que um hidroavião que amara ou descola ou manobra sob condições atmosféricas desfavoráveis pode achar-se na impossibilidade de modificar, no último momento, a manobra que tinha em vista.

REGRA 17

Quando dois navios de vela se aproximam um do outro de modo a haver risco de abalroamento, um deles desviar-se-á do caminho do outro do seguinte modo:

(a) O navio que navegar a um largo desviar-se-á do caminho do navio que navegar à bolina.

(b) O navio que navegar à bolina com amuras a bombordo desviar-se-á do caminho do navio que navegar à bolina com amuras a estibordo.

(c) Quando dois navios navegarem a um largo, mas com o vento de bordos opostos, o navio que receber o vento de bombordo desviar-se-á do caminho do outro.

(d) Quando dois navios navegarem a um largo, com vento do mesmo bordo, o navio que estiver a barlavento desviar-se-á do caminho do que estiver a sotavento.

(e) O navio que tiver o vento à popa desviar-se-á do caminho do outro.

REGRA 18

(a) Quando dois navios de propulsão mecânica se aproximarem um do outro de roda a roda, ou quase de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento, guinarão ambos para estibordo de forma a passarem por bombordo um do outro.

Esta regra só se aplica aos casos em que os navios se aproximam de roda a roda, ou quase de roda a roda, de modo a haver risco de abalroamento; não se aplica ao de dois navios que, conservando-se nos seus respectivos rumos, passarem francamente safos um do outro.

Os únicos casos abrangidos por esta regra são aqueles em que um dos navios está de roda a roda com outro, ou quase de roda a roda; por outras palavras, nos casos em que, de dia, cada um dos navios vê os mastros do outro alinhados ou quase alinhados com os seus, e, de noite, nos casos em que cada navio está colocado por forma a ver simultaneamente ambos os faróis da borda do outro.

Esta regra não se aplica, de dia, aos casos em que um navio avista pela sua proa um outro a cruzar-lhe o caminho, nem, de noite, aos casos em que a luz vermelha de um navio se opõe à luz vermelha do outro, ou em que a luz verde de um navio se opõe à luz verde do outro, nem também quando vê pelo proa a luz vermelha sem a verde ou a verde sem a vermelha, ou ainda quando ambas as luzes vermelha e verde se avistam em qualquer direcção que não seja a da proa.

(b) Para a aplicação desta regra, bem como das regras 19 a 29, inclusive [com excepção do parágrafo (b) da regra 20], todo o hidroavião amarrado será considerado como um navio, e portanto à expressão «navio de propulsão mecânica» deve ser dada a extensão correspondente.

REGRA 19

Quando dois navios de propulsão mecânica navegarem em rumos que se cruzem, de modo a haver risco de abalroamento, o navio que marcar o outro pelo seu próprio estibordo desviar-se-á do caminho desse outro.

REGRA 20

(a) Quando dois navios, um de propulsão mecânica e outro de vela, navegarem com rumos tais que corram o risco de abalroar, o navio de propulsão mecânica desviar-se-á do caminho do navio de vela, salvo as excepções previstas nas regras 24 e 26.

(b) Um hidroavião amarrado deve, tanto quanto possível, conservar-se afastado de qualquer navio, evitando dificultar a sua navegação. No entanto, sempre que exista o perigo de abalroamento, o hidroavião deve cumprir as presentes regras.

REGRA 21

Quando, em virtude de qualquer destas regras, um dos dois navios deva alterar o rumo, o outro conservará o seu rumo e velocidade. Quando, por qualquer motivo, este último navio se achar tão próximo do outro que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio a que pertence deixar o caminho

livre, deve ele também manobrar da forma que julgue mais conveniente para evitar o abalroamento (ver as regras 27 e 29).

REGRA 22

Todo o navio que por estas regras é obrigado a desviar-se do caminho de outro navio deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar cortar-lhe a proa.

REGRA 23

Todo o navio de propulsão mecânica que por estas regras é obrigado a desviar-se do caminho de outro navio deverá, ao aproximar-se dele, se for necessário, diminuir o andamento, ou parar ou andar a ré.

REGRA 24

(a) Sejam quais forem os preceitos contidos nestas regras, todo o navio que alcançar outro desviar-se-á do caminho do navio alcançado.

(b) Todo o navio que se aproxima de outro, vindo de direcção que esteja mais de 2 quartas ($22^{\circ},5$) para ré do través desse outro, isto é, aproximando-se de forma que de noite não lhe possa ver qualquer dos faróis da borda, será considerado como um navio que alcança outro; nenhuma alteração ulterior na marcação recíproca dos dois navios transformará o navio que alcança outro em navio que cruza o caminho deste último, com o significado atribuído por estas regras, ou o dispensará do dever de se afastar do caminho do navio alcançado enquanto o não tiver definitivamente passado e dele se achar safo.

(c) Se o navio que alcança outro não puder determinar com segurança se está para vante ou para ré desta direcção, em relação ao navio alcançado, deverá, na dúvida, considerar-se navio que alcança outro e afastar-se do caminho dele.

REGRA 25

(a) Todo o navio de propulsão mecânica navegando em canais estreitos deve, quando isso for possível e seguro, encostar-se para o lado do canal que lhe fioar pelo seu estibordo.

(b) Sempre que um navio de propulsão mecânica se aproximar da volta de um canal ou outra passagem estreita, donde não possa ver outro navio de propulsão mecânica aproximando-se em sentido contrário, deve, quando se aproximar a meia milha da curva, fazer um sinal prolongado de apito ou sereia, o qual será respondido com sinal análogo por qualquer outro navio de propulsão mecânica que do outro lado da curva o ouça.

Quer tenha ou não ouvido um sinal em resposta ao seu, o primeiro navio deve passar a curva com precaução e mantendo uma boa vigilância.

REGRA 26

Todo o navio que não esteja pescando e se encontre navegando afastar-se-á do caminho dos navios ou embarcações que estejam pescando com redés, linhas ou aparelhos de arrasto. Esta regra não dá a qualquer navio ou embarcação empregado na pesca o direito de obstruir um canal ou outra passagem navegável frequentado por outros navios que não sejam de pesca.

REGRA 27

Na execução e interpretação destas regras prestar-se-á a devida atenção a todos os perigos da navegação e abalroamento e a quaisquer circunstâncias especiais, tais como a limitação da possibilidade de manobra de navios e hidroaviões, que possam tornar necessário o afastar-se das regras acima, com o fim de evitar um perigo imediato.

Parte D. — Diversos

REGRA 28

(a) No caso de navios se avistarem reciprocamente, um navio de propulsão mecânica navegando deverá, ao mudar de rumo, de acordo com o autorizado ou exigido por estas regras, indicar essa mudança pelos sinais seguintes, feitos com apito ou sereia:

Um som curto para indicar: «Estou guinando para estibordo»;

Dois sons curtos para indicar: «Estou guinando para bombordo»;

Três sons curtos para indicar: «As minhas máquinas estão trabalhando a ré».

(b) Quando um navio de propulsão mecânica que, de acordo com estas regras, deva manter o seu rumo e velocidade avistar outro navio e duvidar se este está tomando as necessárias medidas para evitar o abalroamento, pode exprimir a sua dúvida emitindo, com o apito ou sereia, uma série rápida de, pelo menos, cinco sons curtos. Este sinal não dispensa um navio das obrigações que lhe são impostas pelas regras 27 e 29 ou qualquer outra, nem da obrigação de chamar a atenção para qualquer manobra efectuada de acordo com as presentes regras, fazendo ouvir os sinais sonoros apropriados, prescritos por esta regra.

(c) A aplicação das presentes regras não deverá, por qualquer forma, prejudicar a execução de quaisquer regras especiais estabelecidas pelo Governo de qualquer nação relativamente ao emprego de sinais suplementares por apito ou sereia entre navios de guerra ou navios navegando em comboio.

REGRA 29

Nada do contido nestas regras desobrigará qualquer navio, o seu armador, capitão ou tripulação das consequências de qualquer negligência, seja por falta de luzes ou sinais, seja por não manter um bom serviço de vigia, ou seja, enfim, por não tomar as precauções aconselháveis pela prática ordinária de navegação ou por circunstâncias especiais em que o navio se possa encontrar.

REGRA 30

Reserva quanto às regras de navegação nos portos e nas águas interiores

Nada do contido nestas regras prejudicará a execução de regras especiais determinadas pela autoridade local relativamente à navegação num porto, num rio ou em quaisquer águas interiores, incluindo nelas as áreas reservadas aos hidroaviões.

REGRA 31

Sinais de perigo

Quando um navio ou hidroavião amarrado estiver em perigo e precisar de auxílio de outros navios ou da

terra, deve usar os sinais seguintes, quer junta quer separadamente:

(a) Tiros de peça ou outros sinais explosivos feitos com intervalos de cerca de um minuto.

(b) Um som contínuo produzido por qualquer aparelho de sinais de nevoeiro.

(c) Foguetes ou bombas de estrelas vermelhas, lançados um de cada vez, a curtos intervalos.

(d) Um sinal emitido pela radiotelegrafia ou por qualquer outro sistema de sinalização formado pelo grupo . . . — — — . . . do Código Morse.

(e) Um sinal radiotelefónico formado pela palavra: «Mayday».

(f) O sinal N. C. do Código Internacional, indicativo de perigo.

(g) Um sinal para grandes distâncias, constituído por uma bandeira quadrada, tendo, superior e inferiormente, um balão ou outro objecto semelhante.

(h) Fogueiras a bordo, produzidas, por exemplo, pela combustão de uma barrica de alcatrão, uma barrica de óleo, etc.

(i) Um foguete com pára-quedas produzindo uma luz vermelha.

É proibido o emprego de qualquer dos sinais acima mencionados, excepto com o fim de indicar que um navio ou hidroavião está em perigo, e bem assim é proibido o emprego de qualquer sinal susceptível de ser confundido com os referidos sinais.

Nota. — Foi estabelecido um sinal de rádio para uso dos navios em perigo, próprio para actuar os auto-alarmes dos outros navios e assim chamar a atenção para as mensagens ou pedidos de socorro.

Este sinal consiste numa série de doze traços e tem a duração de um minuto, pois a duração de cada traço é de quatro segundos e o intervalo entre dois traços consecutivos é de um segundo.

REGRA 32

Todas as vozes para o homem do leme terão o seguinte significado:

«Leme a estibordo ou para a direita» significa:

«pôr a porta do leme do navio para estibordo»;

«Leme a bombordo ou para a esquerda» significa:

«pôr a porta do leme do navio para bombordo».

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 6 de Outubro de 1952. — FRANCISCO HIGINO (RAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.