



網址URL: <http://www.hkgnu.org> 電郵 / Le méi électronique / EMAIL: [info@hkgnu.org](mailto:info@hkgnu.org)  
電話TEL: (+852) 2876 2855 (+852) 6976 2635 / 6778 2670 傳真FAX: (+852) 3971 1469  
907, SILVERCORD TOWER 2, 30 CANTON ROAD, TSIMSHATSUI, HONG KONG /  
P.O. BOX NO. 68046, HONG KONG

聯合國 Les Nations Unies



Distr.:  
Général  
1972

## 聯合國國際海事組織 國際海上避碰規則公約

(中華民國61年/西元1972年)

### La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des Nations Unies (1972)

Les versions française et chinoise traditionnelle  
正體中文及法文原文

內容主要由FUNG Kai-yan Mathias編輯，整理準備及翻譯  
Contenu était principalement édité, préparé et traduit par FUNG Kai-yan Mathias  
([mathias@hkgnu.org](mailto:mathias@hkgnu.org); [mathias@connect.hku.hk](mailto:mathias@connect.hku.hk))  
Tous droits réservés par CIMTPNHK/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNU/UNEP

1

## 聯合國國際海事組織 國際海上避碰規則公約 (中華民國61年/西元1972年)

### La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des Nations Unies (1972)

通過日期：1972年(民國61年)10月20日；生效日期：1977年(民國66年)7月  
15日 Adoption：20 octobre 1972; entrée en vigueur：15 juillet 1977

1972年(民國61年)國際海上避碰規則公約(COLREG)旨在更新和取代1960年(民國49年)防止海上碰撞的規則，該規則已作為同年通過的 SOLAS 公約《海上人命安全公約》的附件。

La Convention COLREG de 1972 visait à mettre à jour et à remplacer les règles de 1960 pour prévenir les abordages en mer qui avaient été annexées à la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) adoptée la même année.

分道航行計劃的確立是1972年(民國61年)法規中引入的最重要的創新之一 - 第10條規定了確定在分道通航設施內或附近航行的船舶的安全速度、碰撞風險和行為的建議。第10條為確定在分道航行制下附近航行船舶的安全速度、碰撞風險和行為提供了指導。

([mathias@hkgnu.org](mailto:mathias@hkgnu.org); [mathias@connect.hku.hk](mailto:mathias@connect.hku.hk))  
Tous droits réservés par CIMTPNHK/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNU/UNEP

2

Le premier dispositif de séparation du trafic de ce type a été mis en place dans le pas de Calais en 1967. Son application a d'abord été facultative mais, en 1971, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution rendant obligatoires tous les dispositifs de séparation du trafic, obligation précisée dans le cadre du Règlement COLREG. La Règle 10, des conseils sont donnés pour déterminer la vitesse de sécurité, le risque d'abordage et la conduite des navires naviguant à l'intérieur ou à proximité des dispositifs de séparation du trafic.

### 技術規定

國際海上避碰規則公約(COLREG)包括 41 條規則，分為五個部分：A 部分 – 一般規定；B 部分 – 操舵與航行規則；C 部分 – 燈光和標記；D 部分 – 聲光訊號；E 部分 – 豁免；還有四個附件，其中包含燈光和標誌及其位置、聲音信號設備、相互靠近捕魚的漁船發出的附加信號以及國際求救信號的技術要求。

### Dispositions techniques

Le Règlement COLREG comprend 41 règles divisées en cinq sections : Partie A – Généralités; Partie B – Règles de barre et de route; Partie C – Feux et marques; Partie D – Signaux sonores et lumineux; et Partie E - Exemptions. Il existe également quatre annexes contenant les prescriptions techniques concernant les feux et les marques et leur emplacement, le matériel de signalisation sonore, les signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres et les signaux de détresse internationaux.

## 第一章 - 總則 Partie A - Généralités

### 第 1 條 - 適用範圍

- 1 · 本規則條款適用於公海和連接於公海而可供海船航行的一切水域中的一切船舶。
- 2 · 本規則條款不妨礙有關主管機關為連接於公海而可供海船航行的任何港外錨地、港口、江河、湖泊或內陸水道所制訂的特殊規定的實施。這種特殊規定，應盡可能符合本規則條款。
- 3 · 本規則條款不妨礙各國政府為軍艦及護航下的船舶所制定的關於額外的隊形燈、信號燈、號型或笛號、或者為結隊從事捕魚的漁船所制定的關於額外的隊形燈、信號燈、號型或任何特殊規定的實施。這些額外的隊形燈、信號燈、號型或笛號，應盡可能不致被誤認為本規則其他條文所規定的任何號燈、號型或信號。
- 4 · 為實施本規則，本組織可以採納分道通航制。
- 5 · 凡經有關政府確定，某種特殊構造或用途的船舶，如不能完全遵守本規則任何一條關於號燈或號型的數量、位置、能見距離或弧度以及聲號設備的配置和特性的規定時，則應遵守其政府在號燈或號型的數量、位置、能見距離或弧度以及聲號設備的配置和特性方面為之另行確定的盡可能符合本規則條款要求的規定。

## La règle 1 - Champ d'application

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

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

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

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

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

## 第 2 條 - 責任

1 · 本規則條款並不免除任何船舶或其所有人、船長或船員由於遵守本規則條款的任何疏忽，或者按海員通常做法或當時特殊情況所要求的任何戒備上的疏忽而產生的各種後果的責任。

2 · 在解釋和遵行本規則條款時，應充分考慮一切航行和碰撞的危險以及包括當事船舶條件限制在內的任何特殊情況，這些危險和特殊情況可能需要背離本規則條款以避免緊迫危險。

## La règle 2 - Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des

présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

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

### 第 3 條 - 一般定義

除條文另有解釋外，在本規則中：

1. “船舶”一詞，指用作或者能夠用作水上運輸工具各類水上船筏，包括非排水船筏和水上飛機。
2. “機動船”一詞，指用機器推進的任何船舶。
3. “帆船”一詞，指任何駛帆的船舶，如果裝有推進器但不在使用。
4. “從事捕魚的船舶”一詞，指使用網具、繩釣、拖網或其他使其操縱性能受到限制的漁具捕魚的任何船舶，但不包括使用曳繩釣或其他並不使其操縱性能受到限制的漁具捕魚的船舶。
5. “水上飛機”一詞，包括為能在水面操縱而設計的任何航空器。

6. “失去控制的船舶”一詞，指由於某種異常情況，不能按本規則條款的要求進行操縱，因而不能給他船讓路的船舶。

7. “操縱能力受到限制的船舶”一詞，指由於工作性質，使其按本規則條款的要求進行操縱的能力受到限制，因而不能給他船讓路的船舶。“操縱能力受到限制的船舶”一詞應包括，但不限於下列船舶：

- (1) 從事敷設、維修或起撈助航標志、海底電纜或管道的船舶；
- (2) 從事疏浚、測量或水下作業的船舶；
- (3) 在航中從事補給或轉運人員、食品或貨物的船舶；
- (4) 從事發放或回收航空器的船舶；
- (5) 從事清除水雷作業的船舶；
- (6) 從事拖帶作業的船舶，而該項拖帶作業使該拖船及其被拖物體駛離其航向的能力嚴重受到限制者。

8. “限於吃水的船舶”一詞，指由於吃水與可航行水域的水深和寬度的關係，致使其駛離航向的能力嚴重地受到限制的機動船。

9. “在航”一詞，指船舶不在錨泊、繫岸或擱淺。

10. 船舶的“長度”和“寬度”是指其總長度和最大寬度。

11. 只有當一船能自他船以視覺看到時，才應認為兩船是在互見中。

12. “能見度不良”一詞，指任何由於霧、霾、下雪、暴風雨、沙暴或任何其他類似原因而使能見度受到限制的情況。

### La règle 3 - Définitions générales

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

- a) Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.
- b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.
- c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.
- d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.
- e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.
- f) L'expression « navire qui n'est pas maître de sa manœuvre » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

- g) L'expression « navire à capacité de manœuvre restreinte » désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire. Les « navires à capacité de manœuvre restreinte » comprennent, sans que cette liste soit limitative :
  - i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipeline sous-marins ou d'en assurer l'entretien ;
  - ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins ;
  - iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;
  - iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs ;
  - v) les navires en train d'effectuer des opérations de déminage ;
  - vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.
- h) L'expression « Navire handicapé par son tirant d'eau » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau, de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.
- i) L'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

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

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

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

m) Le terme "navion" désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.

## 第二章駕駛和航行規則

### Partie B - Règles de barre et de route

#### 第一節 - 船舶在任何能見度情況下的行動規則

#### Section I – Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

##### 第 4 條 - 適用範圍

本節條款適用於任何能見度的情況。

#### La règle 4 - Champ d'application

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

##### 第 5 條 - 瞭望

每一船在任何時候都應使用視覺、聽覺以及適當時環境和情況的一切有效手段保持正規的瞭望，以便對局面和碰撞危險作出充分的估計。

#### La règle 5 – Veille

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

##### 第 6 條 - 安全航速

每一船在任何時候都應以安全航速行駛，以便能採取適當而有效的避碰行動，並能在適合當時環境和情況的距離以內把船停住。在決定安全航速時，考慮的因素中應包括下列各點：

1. 對所有船舶：
  - (1) 能見度情況；
  - (2) 通航密度，包括漁船或者任何其他船舶的密集程度；
  - (3) 船舶的操縱性能，特別是在當時情況下的衝程和旋回性能；
  - (4) 夜間出現的背景亮光，諸如來自岸上的燈光或本船燈光的反向散射；

- (5) 風、浪和流的狀況以及靠近航海危險物的情況；
- (6) 吃水與可用水深的關係。

2. 對備有可使用的雷達的船舶，還應考慮：

- (1) 雷達設備的特性、效率和局限性；
- (2) 所選用的雷達距離尺規帶來的任何限制；
- (3) 海況、天氣和其他干擾源對雷達探測的影響；
- (4) 在適當距離內，雷達對小船、浮冰和其他漂浮物有探測不到的可能性；
- (5) 雷達探測到的船舶數目、位置和動態；
- (6) 當用雷達測定附近船舶或其他物體的距離時，可能對能見度作出更確切的估計。

## La règle 6 - Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes. Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

- a) Pour tous les navires :
  - i) la visibilité ;
  - ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
  - iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
  - iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;

- v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;
- vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

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

- i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;
- ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;
- iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;
- iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;
- v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;
- vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

## 第 7 條 - 碰撞危險

- 1. 每一船都應使用適合當時環境和情況的一切有效手段斷定是否存在碰撞危險，如有任何懷疑，則應認為存在這種危險。
- 2. 如裝有雷達設備並可使用的话，則應正確予以使用，包括遠距離掃描，以便獲得碰撞危險的早期警報，並對探測到的物標進行雷達標繪或與其相當的系統觀察。
- 3. 不應當根據不充分的資料，特別是不充分的雷達觀測資料作出推斷。

4· 在斷定是否存在碰撞危險時，考慮的因素中應包括下列各點：

- (1) 如果來船的羅經方位沒有明顯的變化，則應認為存在這種危險；
- (2) 即使有明顯的方位變化，有時也可能存在這種危險，特別是在駛近一艘很大的船或拖帶船組時，或是在近距離駛近他船時。

## La règle 6 - Risque d'abordage

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

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

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

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

- i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ;
- ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un

très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

## 第 8 條 - 避免碰撞的行動

1· 為避免碰撞所採取的任何行動，如當時環境許可，應是積極的，應及早地進行和充分注意運用良好的船藝。

2· 為避免碰撞而作的航向和（或）航速的任何變動，如當時環境許可，應大得足以使他船用視覺或雷達觀測時容易察覺到；應避免對航向和（或）航速作一連串的小變動。

3· 如有足夠的水域，則單用轉向可能是避免緊迫局面的最有效行動，只要這種行動是及時的、大幅度的並且不致造成另一緊迫局面。

4· 為避免與他船碰撞而採取的行動，應能導致在安全的距離駛過。應細心查核避讓行動的有效性，直到最後駛過讓清他船為止。

5· 如需為避免碰撞或留有更多的時間來估計局面，船舶應當減速或者停止或倒轉推進器把船停住。

6·

- (1) 根據本規則任何規定，要求不得妨礙另一船通過或安全通過的船舶應根據當時環境的需要及早地採取行動以留出足夠的水域供他船安全通過；
- (2) 如果在接近其他船舶致有碰撞危險時，被要求不得妨礙另一船通過或安全通過的船舶並不解除這一責任，且當採取行動時，應充分考慮到本章各條可能要求的行動；
- (3) 當兩船相互接近致有碰撞危險時，其通過不得被妨礙的船舶仍有完全遵守本章各條規定的責任。

## La règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages

- a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.
- b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.
- c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.
- d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.
- e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser

son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

- f)
- i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.
- ii) Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir dûment compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.
- iii) Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

## 第 9 條 - 狹水道

1. 沿狹水道或航道行駛的船舶，只要安全可行，應儘量靠近其右舷的該水道或航道的外緣行駛。
2. 帆船或者長度小於 20 米的船舶，不應妨礙只能在狹水道或航道以內安全航行的船舶通行。

3. 從事捕魚的船舶，不應妨礙任何其他在狹水道或航道以內航行的船舶通行。
4. 船舶不應穿越狹水道或航道，如果這種穿越會妨礙只能在這種水道或航道以內安全航行的船舶通行。後者若對穿越船的意圖有懷疑時，可以使用第 34 條 4 款規定的聲號；
5.
  - (1) 在狹水道或航道內，如只有在被追越船必須採取行動以允許安全通過才能追越時，則企圖追越的船，應鳴放第 34 條 3 款 (1) 項所規定的相應聲號，以表示其意圖。被追越船如果同意，應鳴放第 34 條 3 款 (2) 項所規定的相應聲號，並採取使之能安全通過的措施。如有懷疑，則可以鳴放第 34 條 4 款所規定的聲號；
  - (2) 本條並不解除追越船根據第 13 條所負的義務。
6. 船舶在駛近可能有其他船舶被居間障礙物遮蔽的狹水道或航道的彎頭或地段時，應特別機警和謹慎地駕駛，並應鳴放第 34 條 5 款規定的相應聲號。
7. 任何船舶，如當時環境許可，都應避免在狹水道內錨泊。

## La règle 9 - Chenaux étroits

- a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.
- b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

- c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.
- e)
  - i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);
  - ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.
- f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

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

*Aux termes de la règle 9, les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, "lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès". De plus, les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires "qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès".*

*La règle 9 dispose également qu'un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès "si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès".*

*Le sens de "ne pas gêner" a été classé par un amendement à la règle 8 en 1987. Un nouveau paragraphe f) a été ajouté pour souligner qu'un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire doit manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage. Ce navire doit remplir cette obligation également lorsqu'il prend des mesures d'évitement conformément aux règles de barre et de route lorsqu'il existe un risque d'abordage.*

## 第 10 條 - 分道通航制

1 · 本條適用於本組織採納的分道通航制，但並不解除任何船舶遵守任何其他各條規定的責任。

2 · 使用分道通航制區域的船舶應：

(1) 在相應的通航分道內順著該分道的船舶總流向行駛；

(2) 盡可能讓開通航分隔線或分隔帶；

(3) 通常在通航分道的端部駛進或駛出，但從分道的任何一側駛進或駛出時，應與分道的船舶總流向形成盡可能小的角度。

3 · 船舶應盡可能避免穿越通航分道，但如不得不穿越時，應盡可能用與分道的船舶總流向成直角的船首向穿越。

4 ·

(1) 當船舶可安全使用鄰近分道通航制區域中相應通航分道時，不應使用沿岸通航帶。但長度小於 20 米的船舶、帆船和從事捕魚的船舶可使用沿岸通航帶。

(2) 儘管有本條 4 (1) 規定，當船舶抵離位於沿岸通航帶中的港口、近岸設施或建築物、引航站或任何其他地方或為避免緊迫危險時，可使用沿岸通航帶。

5 · 除穿越船或者駛進或駛出通航分道的船舶外，船舶通常不應進入分隔帶或穿越分隔線，除非：

(1) 在緊急情況下避免緊迫危險；

(2) 在分隔帶內從事捕魚。

6 · 船舶在分道通航制區域端部附近行駛時，應特別謹慎。

7 · 船舶應盡可能避免在分道通航制區域內或其端部附近錨泊。

8 · 不使用分道通航制區域的船舶，應盡可能遠離該區。

9 · 從事捕魚的船舶，不應妨礙按通航分道行駛的任何船舶的通行。

10 · 帆船或長度小於 20 米的船舶，不應妨礙按通航分道行駛的機動船的安全通行。

11、操縱能力受到限制的船舶，當在分道通航制區域內從事維護航行安全的作業時，在執行該作業所必需的限度內，免受本條規定的約束。

12、操縱能力受到限制的船舶，當在分道通航制區域內從事敷設、維修或起撈海底電纜時，在執行該作業所必需的限度內，免受本條規定的約束。

### **La règle 10 - Dispositifs de séparation du trafic**

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.

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

- i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;
- ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;
- iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.

d)

i) Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière ;

ii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa d) i), les navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure au large, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière ou pour éviter un danger immédiat.

e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

- i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;
- ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

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

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

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

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

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

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

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

*La règle 10 du Règlement COLREG porte sur la conduite des navires qui naviguent à l'intérieur ou à proximité des dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation. En vertu de la règle 8 du chapitre V (Sécurité de la navigation) de la Convention SOLAS, l'OMI est reconnue comme étant le seul organisme habilité à élaborer sur le plan international des règles portant sur l'organisation du trafic maritime.*

*On peut juger de l'efficacité des dispositifs de séparation du trafic d'après une étude effectuée*

*par l'Association internationale des instituts de navigation (IAIN) en 1981. Cette étude montre qu'entre 1956 et 1960, 60 abordages ont eu lieu dans le pas de Calais; 20 ans plus tard, à la suite de l'adoption des dispositifs de séparation du trafic, ce chiffre est tombé à 16 seulement.*

*Dans d'autres régions où ces dispositifs n'existaient pas, le nombre d'abordages a augmenté considérablement. De nouveaux dispositifs de séparation du trafic sont introduits régulièrement et les dispositifs en place sont modifiés le cas échéant en fonction de l'évolution des conditions du trafic. Afin d'agir le plus rapidement possible, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a été autorisé à adopter et modifier les dispositifs de séparation du trafic au nom de l'Organisation.*

*La règle 10 dispose que les navires qui coupent une voie de circulation doivent le faire "en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic". Cela évite toute confusion pour les autres navires quant aux intentions et au cap du navire qui coupe la voie de circulation et permet en même temps à celui-ci de couper la voie aussi rapidement que possible.*

*Les navires de pêche "ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation" mais il ne leur est pas interdit de pêcher. Cela va dans le sens de la Règle 9, selon laquelle "les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès". Les règles ont été modifiées en 1981. Deux nouveaux paragraphes ont été ajoutés à la Règle 10 de façon à exempter de son application tout navire ayant une capacité de manœuvre restreinte "lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic" ou lorsqu'il effectue une opération en vue de poser un câble sous-marin.*

*Les règles ont de nouveau été modifiées en 1987. Il a été souligné que la Règle 10 s'appliquait aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation (OMI) et qu'elle ne dispensait aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles. Il a également été précisé que si un navire était obligé de couper des voies de circulation, il devait le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic. En 1989, la règle 10 a été modifiée plus avant, s'agissant de bien indiquer quels navires pouvaient utiliser la "zone de navigation côtière."*

## 第二節 - 船舶在互見中的行動規則

### Section II – Conduite des navires en vue les uns des autres

#### 第 11 條 - 適用範圍

本節條款適用於互見中的船舶。

#### La règle 11 - Champ d'application

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

#### 第 12 條 - 帆船

1. 兩艘帆船相互駛近致有構成碰撞危險時，其中一船應按下列規定給他船讓路：

- (1) 兩船在不同舷受風時，左舷受風的船應給他船讓路；
- (2) 兩船在同舷受風時，上風船應給下風船讓路；

(3) 如左舷受風的船看到在上風的船而不能斷定究竟該船是左舷受風還是右舷受風，則應該該船讓路。

2. 就本條規定而言，船舶的受風舷側應認為是主機被吹向的一舷的對面舷側；對於方帆船，則應認為是最大縱帆被吹向的一舷的對面舷側。

#### La règle 12 - Navires à voile

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

- i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
- ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;
- iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

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

## 第 13 條 - 追越

1. 不論第二章第一節和第二節的各條規定如何，任何船舶在追越任何他船時，均應給被追越船讓路。
2. 一船正從他船正橫後大於 22.5 度的某一方向趕上他船時，即該船對其所追越的船所處的位置，在夜間只能看見被追越船的尾燈而不能看見它的任一舷燈時，應認為是在追越中。
3. 當一船對其是否在追越他船有任何懷疑時，該船應假定是在追越，並應採取相應行動。
4. 隨後兩船間方位的任何改變，都不應把追越船作為本規則條款含義中所指的交叉相遇船，或者免除其讓開被追越船的責任，直到最後駛過讓清為止。

### La règle 13 - Navire qui en rattrape un autre

- a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre, un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

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

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

### 第 14 條 - 對遇局面

1. 當兩艘機動船在相反的或接近相反的航向上相遇致有構成碰撞危險時，各應向右轉向，從而各從他船的左舷駛過。
2. 當一船看見他船在正前方或接近正前方，並且，在夜間能看見他船的前後桅燈成一直線或接近一直線和（或）兩盞舷燈；在白天能看到他船的上述相應形態時，則應認為存在這樣的局面。
3. 當一船對是否存在這樣的局面有任何懷疑時，該船應假定確實存在這種局面，並應採取相應的行動。

### La règle 14 - Navires qui font des routes directement opposées

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

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

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

### 第 15 條 - 交叉相遇局面

當兩艘機動船交叉相遇致有構成碰撞危險時，有他船在本船右舷的船舶應給他船讓路，如當時環境許可，還應避免橫越他船的前方。

### La Règle 15 - Navires dont les routes se croisent

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

### 第 16 條 - 讓路船的行動

須給他船讓路的船舶，應盡可能及早地採取大幅度的行動，真誠地禮讓他船。

### La Règle 16 - Manœuvre du navire non privilégié

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

### 第 17 條 - 直航船的行動

1.

- (1) 兩船中的一般應給另一船讓路時，另一船應保持航向和航速；
- (2) 然而，當保持航向和航速的船一經發覺規定的讓路船顯然沒有遵照本規則條款採取適當行動時，該船即可獨自採取操縱行動，以避免碰撞。

2. 當規定保持航向和航速的船，發覺本船不論由於何種原因逼近到單憑讓路船的行動不能避免碰撞時，也應採取最有助於避碰的行動。

3. 在交叉相遇的局面下，機動部按照本條 1 款 (2) 項採取行動以避免與另一艘機動船碰撞時，如當時環境許可，不應對在本船左舷的船採取向左轉向。

4. 本條並解除讓路船的讓路義務。

### La règle 17 - Manœuvre du navire privilégié

(traite de la manœuvre du navire privilégié, y compris de la disposition selon laquelle le navire privilégié peut "manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée")

a)

i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

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

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

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

## 第 18 條 - 船舶之間的責任

除第 9、10 和 13 條另有規定外：

1 · 機動船在航時應給下述船舶讓路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操縱能力受到限制的船舶；
- (3) 從事捕魚的船舶；
- (4) 帆船

2 · 帆船在航時應給下述船舶讓路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操縱能力受到限制的船舶；
- (3) 從事捕魚的船舶。

3 · 從事捕魚的船舶在航時，應盡可能給下述船舶讓路：

- (1) 失去控制的船舶；
- (2) 操縱能力受到限制的船舶。

4 ·

- (1) 除失去控制的船舶或操縱能力受到限制的船舶外，任何船舶，如當時環境許可，應避免妨礙顯示第 28 條信號的限於吃水的船舶的安全通行；
- (2) 限於吃水的船舶應全面考慮其特殊條件，特別謹慎地駕駛。

5 · 在水面的水上飛機，通常應寬裕地讓清所有船舶並避免妨礙其航行。然而在有碰撞危險的情況下，則應遵守各款的規定。

6 ·

- (1) 船舶在水面附近起飛、降落或飛行時，必須與其他船舶保持良好距離，避免妨礙其航行；
- (2) 在水面上作業的船舶作為機械推進船舶必須遵守本部分的規則。

## **La règle 18 - Responsabilités réciproques des navires (porte sur les responsabilités réciproques des navires et comprend des prescriptions réciproques applicables aux navires devant s'écarter de la route d'autres navires)**

Sauf dispositions contraires des règles 9,10 et 13 :

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

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- iii) d'un navire en train de pêcher ;
- iv) d'un navire à voile.

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

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- iii) d'un navire en train de pêcher.

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

- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
- ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d)

i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par

son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28 ;  
ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

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

f)

- i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
- ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

### **第三節 - 船舶在能見度不良時的行動規則**

## **Section III - Conduite des navires par visibilité réduite**

### **第 19 條 - 船舶在能見度不良時的行動規則**

- 1 · 本條適用於在能見度不良的水域中或在其附近航行時不在互見中的船舶。
- 2 · 每一船應以適合當時能見度不良的環境和情況的安全航速行駛，機動船應將機器作好隨時操縱的準備。
- 3 · 在遵守本章第一節各條時，每一船應充分考慮當時能見度不良的環境和情況。

4. 一船僅憑雷達測到他船時，應判定是否正在形成緊迫局面和（或）存在碰撞危險。若是如此，應及早地採取避讓行動，如果這種行動包括轉向，則應盡可能避免如下各點：

- (1) 除對被追越船外，對正橫前的船舶採取向左轉向；
- (2) 對正橫或正橫後的船舶採取朝著它轉向。

5. 除已斷定不存在碰撞危險外，每一船當聽到他船的霧號顯似在本船正橫以前，或者與正橫以前的他船不能避免緊迫局面時，應將航速減到能維持其航向的最小速度。必要時，應把船完全停住，而且，無論如何，應極其謹慎地駕駛，直到碰撞危險過去為止。

**La règle 19 - Conduire des navires par visibilité réduite (dispose que tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si un risque d'abordage existe et, si tel est le cas, prendre les mesures nécessaires pour éviter cette situation. Tout navire qui entend le signal de brume d'un autre navire doit réduire sa vitesse au minimum.)**

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

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

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

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

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

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

## 第三章 號燈和號型 **Partie C - Feux et marques**

### 第 20 條 - 適用範圍

1. 本章條款在各種天氣中都應遵守。
2. 有關號燈的各條規定，從日沒到日出時都應遵守。在此時間內不應顯示別的燈光，但那些不會被誤認為本規則條款訂明的號燈，或者不會削弱號燈的能見距離或顯著特性，或者不會妨礙正規瞭望的燈光除外。
3. 本規則條款所規定的號燈，如已設置，也應在能見度不良的情況下從日出到日沒時顯示，並可在一切其他認為必要的情況下顯示。
4. 有關號型的各條規定，在白天都應遵守。
5. 本規則條款訂明的號燈和號型，應符合本規則附錄一的規定。

### La règle 20 - Champ d'application

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

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

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

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

### 第 21 條 - 定義

1. “桅燈”是指安置在船的首尾中心線上方的白燈，在 225 度的水準弧內顯示不間斷的燈光，其裝置要使燈光從船的正前方到每一舷正橫後 22.5 度內顯示。
2. “舷燈”是指右舷的綠燈和左舷的紅燈，各在 112.5 度的水平弧內顯示不間斷的燈光，其裝置要使燈光從船的正前方到各自一舷的正橫後 22.5 度內分別顯示。長度小於 20 米的船舶，其舷燈可以合併成一盞，裝設於船的首尾中心線上。
3. “尾燈”是指安置在盡可能接近船尾的白燈，在 135 度的水平弧內顯示不間斷的燈光，其裝置要使燈光從船的正後方到每一舷 67.5 度內顯示。
4. “拖帶燈”是指具有與本條 3 款所述“尾燈”相同特性的黃燈。
5. “環照燈”是指在 360 度的水準弧內顯示不間斷燈光的號燈。
6. “閃光燈”是指每隔一定時間以頻率為每分鐘閃 120 次或 120 次以上的號燈。

## La règle 21 - Présente des définitions

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

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

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

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

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

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

## 第 22 條 - 號燈的能見距離

本規則條款規定的號燈，應具有本規則附錄一第 8 節訂明的發光強度，以便在下列最小距離上能被看到：

1 · 長度為 50 米或 50 米以上的船舶：

— 桅燈，6 海裡；

— 航燈，3 海裡；

— 尾燈，3 海裡；

— 一拖帶燈，3 海裡；

— 白、紅、綠或黃色環照燈，3 海裡。

2 · 長度為 12 米或二 2 米以上但小於 50 米的船舶：

— 桅燈，5 海裡，但長度小於 20 米的船舶，3 海裡；

— 航燈，2 海裡；

— 尾燈，2 海裡；

— 一拖帶燈，2 海裡；

— 白、紅、綠或黃色環照燈，2 海裡。

3 · 長度為 12 米的船舶：

— 桅燈，2 海裡；

- 航燈，1 海裡；
- 尾燈，2 海裡；
- 拖帶燈，2 海裡；
- 白、紅、綠或黃色環照燈，2 海裡。

4. 不易察覺的、部分淹沒的被拖船舶或物體：

- 白色環照燈，3 海裡。

### **La règle 22 - Porte sur la portée lumineuse des feux - indiquant que les feux doivent être visibles à des distances minimales (en milles marins) déterminées selon le type de navire**

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

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

- feu de tête de mât : 6 milles ;
- feu de côté : 3 milles ;
- feu de poupe : 3 milles ;
- feu de remorquage : 3 milles ;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles.

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

- feu de tête de mât : 5 milles ; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles ;

- feu de côté : 2 milles ;
- feu de poupe : 2 milles ;
- feu de remorquage : 2 milles ;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles.

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

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

d) pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir :

- feu blanc visible sur tout l'horizon : 3 milles.

### **第 23 條 - 在航機動船**

1. 在航機動船應顯示：

- (1) 在前部一盞桅燈；
- (2) 第二盞桅燈，後於並高於前桅燈；長度小於 50 米的船舶，不要求顯示該桅燈，但可以這樣做；
- (3) 二盞舷燈；
- (4) 一盞尾燈。

2. 氣墊船在非排水狀態下航行時，除本條 1 款規定的號燈外，還應顯示一盞環照黃色閃光燈。

3.

- (1) 長度小於 12 米的機動船，可以顯示一盞環照白燈和舷燈以代替本條 1 款規定的號燈；
- (2) 長度小於 7 米且其最高速度不超過 7 節的機動船，可以顯示一盞環照白燈以代替本條 1 款規定的號燈。如可行，也應顯示舷燈；
- (3) 長度小於 12 米的機動船的桅燈或環照白燈，如果不可能裝設在船的首尾中心線上，可以離開中心線顯示，條件是其舷燈合併成一盞，並應裝設在船的首尾中心線上，或盡可能地裝設在接近該桅燈或環照白燈所在的首尾線處。

### La règle 23 - Porte sur les feux que doivent montrer les navires à propulsion mécanique faisant route

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

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

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

c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de fortes intensité, visible sur tout l'horizon.

d)

- i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté.
- ii) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté.
- iii) Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

### 第 24 條 - 拖帶和頂推

1. 機動船當拖帶時應顯示：

- (1) 垂直兩盞桅燈，以取代第 23 條 1 款 (1) 項或 1 款 (2) 項規定的號燈。當從拖船船尾量到被拖物體後端的拖帶長度超過 200 米時，垂直顯示三盞這樣的號燈；
- (2) 二盞舷燈；
- (3) 一盞尾燈；
- (4) 一盞拖帶燈垂直於尾燈的上方；
- (5) 當拖帶長度超過 200 米時，在最易見處顯示一個菱形體號型。

2. 當一頂推船和一被頂推船牢固在連接成為一組合體時，則應作為一艘機動船，顯示第 23 條規定的號燈。

3. 機動船當頂推或旁拖時，除組合體外，應顯示：

- (1) 垂直兩盞桅燈，以取代第 23 條 1 款 (1) 項或 1 款 (2) 項規定的號燈；
- (2) 兩盞舷燈；
- (3) 一盞尾燈。

4. 適用本條 1 或 3 款的機動船，還應遵守第 23 條 1 款 (2) 項的規定。

5. 除本條 7 款所述者外，一艘被拖船或被拖物體應顯示：

- (1) 兩盞舷燈；
- (2) 一盞尾燈；
- (3) 當拖帶長度超過 200 米時，在最易見處顯示一個菱形體號型。

6. 任何數目的船舶如作為一組被旁拖或頂推時，應作為一艘船來顯示號燈：

- (1) 一艘被頂推船，但不是組合體的組成部分，應在前端顯示兩盞舷燈；
- (2) 一艘被旁拖的船應顯示一盞尾燈，並在前端顯示兩盞舷燈。

7. 一艘不易覺察的、部分淹沒的被拖船或物體或者這類船舶或物體的組合體應顯示：

- (1) 除彈性拖曳體不需要在前端或接近前端處顯示燈光外，如寬度小於 25 米，在前後兩端或接近前後兩端處各顯示一盞環照白燈；
- (2) 加寬度為 25 米或 25 米以上時，在兩側最寬處或接近最寬處，另加兩盞環照燈；
- (3) 如長度超過 100 米，在 (1) 和 (2) 項規定的號燈之間，另加若干環照白燈，使得這些燈之間的距離不超過 100 米；
- (4) 在最後一艘被拖船或物體的末端或接近末端處，顯示一個菱形體號型，如果拖帶長度超過 200 米時，在盡可能前部的最易見處另加一個菱形體號型。

8. 凡由於任何充分理由，被拖船舶或物體不可能顯示本條 5 或 7 款規定的號燈或號型時，應採取一切可能的措施使被拖船舶或物體上有燈光，或至少能表明這種船舶或物體的存在。

9. 凡由於任何充分理由，使得一艘通常不從事拖帶作業的船不可能按本條 1 或 3 款的規定顯示號燈，這種船舶在從事拖帶另一艘遇險或需要救助的船時，就不要顯示這些號燈。但應採取如第 36 條所准許的一切可能措施來表明拖帶船與被拖帶船之間關係的性質，尤其應將拖纜照亮。

## La règle 24 - Porte sur les feux des navires remorquant et poussant en avant un autre navire

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

- i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i) ou par la règle 23 a) ii), deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés
- ii) des feux de côté ;
- iii) un feu de poupe ;
- iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe ;
- v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être

considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

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

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), ou par la règle 23 a) ii), deux

feux de tête de mât superposés ;

ii) des feux de côté ;

iii) un feu de poupe

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

e) Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés au paragraphe

g) de la présente règle doit montrer :

i) des feux de côté ;

ii) un feu de poupe ;

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

f) Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire :

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

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

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

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

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

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

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

h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux paragraphes e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour

éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

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

## 第 25 條 - 在航帆船和劃槳船

1. 在航帆船應顯示：

- (1) 兩盞舷燈；
- (2) 一盞尾燈。

2. 在長度小於 20 米的帆船上，本條 1 款規定的號燈可以合併成一盞，裝設在桅頂或接近桅頂的最易見處。

3. 在航帆船，除本條 1 款規定的號燈外，還可在桅頂或接近桅頂的最易見處，垂直顯示兩盞環照燈，上紅下綠。但這些環照燈不應和本條 2 款所允許的合色燈同時顯示。

4.

- (1) 長度小於 7 米的帆船，如可行，應顯示本條 1 或 2 款規定的號燈。但如果不這樣做，則應在手邊備妥白光的電筒一個或點著的白燈一盞，及早顯示，以防碰撞；

(2) 劃槳船可以顯示本條為帆船規定的號燈，但如不這樣做，則應在手邊備妥白光的電筒一個或點著的白燈一盞，及早顯示，以防碰撞。

5. 用帆行駛同時也用機器推進的船舶，應在前部最易見處顯示一個圓錐體號型，尖端向下。

## La règle 25 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux navires à voile faisant route et navires à l'aviron

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

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

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

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

d)

i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible,

montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

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

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

## 第 26 條 - 漁船

1. 從事捕魚的船舶，不論在航還是錨泊，只應顯示本條規定的號燈和號型。
2. 船舶從事拖網作業，即在水中拖曳爬網或其他用作漁具的裝置時，應顯示：
  - (1) 垂直兩盞環照燈，上綠下白，或一個由上下垂直、尖端對接的兩個圓錐體所組成的號型；
  - (2) 一盞桅燈，後於並高於那盞環照綠燈；長度小於 50 米的船舶，則不要求顯示該桅燈，但可以這樣做；
  - (3) 當對水移動時，除本款規定的號燈外，還應顯示兩盞舷燈和一盞尾燈。
3. 從事捕魚作業的船舶，除拖網作業外，應顯示：
  - (1) 垂直兩盞環照燈，上紅下白，或一個由上下垂直、尖端對接的兩個圓錐體所組成的號型；

- (2) 當有外伸漁具，其從船邊伸出的水準距離大於 150 米時，應朝著漁具的方向顯示一盞環照燈或一個尖端向上的圓錐體號型；
- (3) 當對水移動時，除本款規定的號燈外，還應顯示兩盞舷燈和一盞尾燈。

4. 本規則附錄二中規定的額外信號，適用於在其他捕魚船舶鄰近從事捕魚的船舶。

5. 船舶不從事捕魚時，不應顯示本條規定的號燈或號型，而只應顯示為其同樣長度的船舶所規定的號燈或號型。

## La règle 26 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux navires de pêche

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

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

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

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

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

d) Les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement s'appliquent à un navire en train de pêcher à très peu de distance d'autres navires en train de pêcher.

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

## 第 27 條 - 失去控制或操縱能力受到限制的船舶

1. 失去控制的船舶應顯示：

- (1) 在最易見處，垂直兩盞環照紅燈；
- (2) 在最易見處，垂直兩個球體或類似的號型；
- (3) 當對水移動時，除本款規定的號燈外，還應顯示兩盞舷燈和一盞尾燈。

2. 操縱能力受到限制的船舶，除從事清除水雷作業的船舶外，應顯示：

- (1) 在最易見處，垂直三盞環照燈，最上和最下者應是紅色，中間一盞應是白色；
- (2) 在最易見處，垂直三個號型，最上和最下者應是球體，中間一個應是菱形體；
- (3) 當對水移動時，除本款(1)項規定的號燈外，還應顯示桅燈、舷燈和尾燈；
- (4) 當錨泊時，除本款(1)和(2)項規定的號燈或號型外，還應顯示第三十條規定的號燈或號型。

3. 從事一項使拖船和被拖物體雙方在駛離其航向的能力上受到嚴重限制的拖帶作業的機動船，除顯示第二十四條 1 款規定的號燈或號型外，還應顯示本條 2 款(1)項和(2)項規定的號燈或號型。

4. 從事疏浚或水下作業的船舶，當其操縱能力受到限制時，應顯示本條 2 款(1)、(2)和(3)項規定的號燈和號型。此外，當存在障礙物時，還應顯示：  
(1) 在障礙物存在時一艘，垂直解盞環好紅燈或兩個球體；  
(2) 在他船可以通過的一舷，垂直兩盞環照綠燈或兩個菱形體；  
(3) 當錨泊時，應顯示本款規定的號燈或號型以取代第三十條的號燈或號型。

5. 當從事潛水作業的船舶其尺度使之不可能顯示本條 4 款規定的號燈和號型時，則應顯示：

- (1) 在最易見處，垂直三盞環照燈。最上和最下者應是紅色，中間一盞應是白色；
- (2) 一個國際信號旗“A”的硬質複製品，其高度不小於 1 米，並應採取措施以保證周圍都能見到。

6. 從事清除水雷作業的船舶，除第二十三條為機動船規定的號燈或第三十條為錨泊船規定的號燈或號型外，還應顯示三盞環照綠燈或三個球體。這些號燈或號型之一應在接近前桅頂處顯示，其餘應在前桅桁兩端各顯示一個。這些號燈或號型表示他船駛近至清除水雷船 1000 米以內是危險的。

7. 除從事潛水作業的船舶外，長度小於 12 米的船舶，不要求本條規定的號燈和號型。

8. 本條規定的信號不是船舶遇險求救的信號。船舶遇險求救的信號載於本規則附錄四內。

**La règle 27 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et aux navires à capacité de manœuvre restreinte.**

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

- i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ;
- ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées ;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

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

- i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc ;
- ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône ;
- iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), un feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe ;
- iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

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

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

- i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposées pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction ;
- ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer ;
- iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent paragraphe.

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

- i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc ;
- ii) une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

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

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

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

### 第 28 條 - 限於吸水的船舶

限於吃水的船舶，除第 23 條為機動船規定的號燈外，還可在最易見處垂直顯示三盞環照紅燈，或者一個圓柱體。

### La règle 28 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux navires handicapés par leur tirant d'eau

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

### 第 29 條 - 引航船舶

1. 執行引航任務的船舶應顯示：

- (1) 在桅預或接近桅頂處，垂直兩盞環照燈，上白下紅；
- (2) 當在航時，外加舷燈和尾燈；
- (3) 當錨泊時，除本款(1)項規定的號燈外，還應顯示第 30 條對錨泊船規定的號燈或號型。

2. 引航船當不執行引航任務時，應顯示為其同樣長度的同類船舶規定的號燈或號型。

### La règle 29 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux bateaux-pilotes

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

- i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge ;
- ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe ;
- iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage.

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

## 第 30 條 - 錨泊船舶和擱淺船舶

1. 錨泊中的船舶應在最易見處顯示：

- (1) 在船的前部，一盞環照白燈或一個球體；
- (2) 在船尾或接近船尾並低於本款(1)項規定的號燈處，一盞環照白燈。

2. 長度小於 50 米的船舶，可以在最易見處顯示一盞環照白燈，以取代本條 1 款規定的號燈。

3. 錨泊中的船舶，還可以使用現有的工作燈或同等的燈照明甲板，而長度為 100 米及 100 米以上的船舶應當使用這類燈。

4. 擱淺的船舶應顯示本條 1 或 2 款規定的號燈，並在最易見處外加：

- (1) 垂直兩盞環照紅燈；
- (2) 垂直三個球體。

5. 長度小於 7 米的船舶，不是在狹水道、航道、錨地或其他船舶通常航行的水域中或其附近錨泊時，不要求顯示本條 1 和 2 款規定的號燈或號型。

6. 長度小於 12 米的船舶擱淺時，不要求顯示本條 4 款(1)和(2)項規定的號燈或號型。

### La règle 30 - Navires au mouillage et navires échoués

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

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

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

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

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

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

- i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ;
- ii) trois boules superposées.

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

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

## 第 31 條 水上飛機

當水上飛機不可能顯示按本章各條規定的各種特性或位置的號燈和號型時，則應顯示盡可能近似於這種特性和位置的號燈和號型。

### La règle 31 - Porte sur les dispositions relatives aux feux applicables aux hydravions

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

## 第四章 - 聲響和燈光信號

### Partie D – Signaux sonores et lumineux

#### 第 32 條 - 定義

1. “號笛”一詞，指能發出規定笛聲並符合本規則附錄三所載規格的任何聲響信號器具。
2. “短聲”一詞，指歷時約 1 秒鐘的笛聲。
3. “長聲”一詞，指歷時 4 秒~6 秒鐘的笛聲。

#### La règle 32 - Définitions

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

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

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

#### 第 33 條 - 聲號設備

1. 長度為 12 米或 12 米以上的船舶，應配備一個號笛和一個號鐘，長度為 100 米或 100 米以上的船舶，另應配有一面號鑼。號鐘的音調和聲音不可與號鐘的相混淆。號笛、號鐘和號鑼應符合本規則附錄三所載規格。號鐘、號鑼或二者可用與其各自聲音特性相同的其他設備代替，只要這些設備隨時能以手動鳴放規定的聲號。

2. 長度小於 12 米的船舶，不要求備有本條 1 款規定的聲響信號器具。如不備有，則應配置能夠鳴放有效聲號的他種設備。

#### La règle 33 - Matériel de signalisation sonore

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 m doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 m doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe

III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

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

### 第 34 條 - 操縱和警告信號

1. 當船舶在互見中，在航機動船按本規則條款准許或要求進行操縱時，應用號笛發出下列聲號表明之：

- 一短聲表示“我船正在向右轉向”；
- 二短聲表示“我船正在向左轉向”；
- 三短聲表示“我船正在向後推進”。

2. 在操作過程中，任何船舶均可用燈號補充本條 1 款規定的笛號，這種燈號可根據情況予以重複：

- (1) 這些燈號應具有下列意義：
  - 一間表示“我船正在向右轉向”；
  - 二間表示“我船正在向左轉向”；
  - 三間表示“我船正在向後推進”。
- (2) 每閃歷時應約 1 秒鐘，各閃間隔應約 1 秒鐘，前後信號的間隔應不少於 10 秒鐘。
- (3) 如設有用作本信號的號燈，則應是一盞環照自燈，其能見距離至少為 5 海裡，並應符合本規則附錄一所載規定。

3. 在狹水道或航道內互見時：

- (1) 一艘企圖追越他船的船，應遵照第 9 條 5 款 (1) 項的規定，以號笛發出下列聲號表示其意圖：
  - 二長聲繼以一短聲，表示“我船企圖從你船的右舷追越”；
  - 二長聲繼以二短聲，表示“我船企圖從你船的左舷追越”。
- (2) 將要被追越的船，當按照第九條 5 款 (1) 項行動時，應以號笛依次發出下列聲號表示同意：
  - 一長、一短、一長、一短聲。

4. 當互見中的船舶正在互相駛近，並且不論由於任何原因，任何一船無法瞭解他船的意圖或行動，或者懷疑他船是否正在採取足夠的行動以避免碰撞時，存在懷疑的船應立即用號笛鳴放至少五聲短而急的聲號以表示這種懷疑。該聲號可以用至少五次短而急的閃光來補充。

5. 船舶在駛近可能有其他船舶被居間障礙物遮蔽的水道或航道的彎頭或地段時，應鳴放一長聲。該聲號應由彎頭另一面或居間障礙物後方可能聽到它的任何來船回答一長聲。

6. 如船上所裝幾個號笛，其間距大於 100 米，則只應使用一個號笛鳴放操縱和警告聲號。

### La règle 34 - Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

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

- un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ;

- deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ;
  - trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière ».
- b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant la durée de la manœuvre :
- i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :
- un éclat pour dire : « Je viens sur tribord » ;
  - deux éclats pour dire : « Je viens sur bâbord » ;
  - trois éclats pour dire : « Je bats en arrière » ;
- ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins ;
- iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'annexe I du présent Règlement.
- c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :
- i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :
- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : « Je compte vous rattraper sur tribord » ;
  - deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : « Je compte vous rattraper sur bâbord » ;
- ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant

- conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant:
- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

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

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

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

### 第 35 條 - 能見度不良時使用的聲號

在能見度不良的水域中或其附近時，不論白天還是夜間，本條規定的聲號應使用如下：

1. 機動船對水移動時，應以每次不超過 2 分鐘的間隔鳴放一長聲。
2. 機動船在航但已停車，並且不對水移動時，應以每次不超過 2 分鐘的間隔連續鳴放二長聲，二長聲間的間隔約 2 秒鐘。
3. 失去控制的船舶、操縱能力受到限制的船舶、限於吃水的船舶、帆船、從事捕魚的船舶，以及從事拖帶或頂推他船的船舶，應以每次不超過 2 分鐘的間隔連續鳴放三聲，即一長聲繼以二短聲，以取代本條 1 或 2 款規定的聲號。
4. 從事捕魚的船舶錨泊時，以及操縱能力受到限制的船舶在錨泊中執行任務時，應當鳴放本條 3 款規定的聲號以取代本條 7 款規定的聲號。
5. 一艘被拖船或者多艘被拖船的最後一艘，如配有船員，應以每次不超過 2 分鐘的間隔連續鳴放四聲，即一長聲繼以三短聲。當可行時，這種聲號應在拖船鳴放聲號之後立即鳴放。
6. 當一頂推船和一被頂推船牢固地連接成為一個組合體時，應作為一艘機動船，鳴放本條 1 或 2 款規定的聲號。
7. 錨泊中的船舶，應以每次不超過 1 分鐘的間隔急敲號鐘約 5 秒鐘。長度為 100 米或 100 米以上的船舶，應在船的前部敲打號鐘，並應在緊接鐘聲之後，在船的後部急敲號鐘約 5 秒鐘。此外，錨泊中的船舶，還可以連續鳴放三聲，即一短、一長和一短聲，以警告駛近的船舶注意本船位置和碰撞的可能性。
8. 擱淺的船舶應敲打本條 7 款規定的鐘號，如有要求，應加發該款規定的鑼號。此外，還應在緊接急敲號鐘之前和之後，各分隔兩清楚地敲打號鐘三下。擱淺的船舶還可以鳴放合適的笛號。

9. 長度小於 12 米的船舶，不要求鳴放上述聲號，但如不鳴放上述聲號，則應以每次不超過 2 分鐘的間隔鳴放他種有效的聲號。
10. 引航船當執行引航任務時，除本條 1、2 或 7 款規定的聲號外，還可以鳴放由四短聲組成的識別聲號。

### La règle 35 - Signaux sonores par visibilité réduite

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

- a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- b) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.
- c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

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

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

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

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

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

i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 20 m n'est pas tenu de faire entendre les coups de cloche prescrits aux paragraphes g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

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

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

### 第 36 條 - 引起注意的信號

如需招引他船注意，任何船舶可以發出燈光或聲響信號，但這種信號應不致被誤認為本規則其他條款所准許的任何信號，或者可用不致妨礙任何船舶的方式把探照燈的光束朝

著危險的方向。任何招引他船注意的燈光，應不致被誤認為是任何助航標志的燈光。為此目的，應避免使用諸如頻閃燈這樣高亮度的間歇燈或旋轉燈。

### **La règle 36 - Porte sur les signaux sonores à utiliser pour appeler l'attention**

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

### **第 37 條 - 遇險信號**

船舶遇險並需要救助時，應使用或顯示本規則附錄四所述的信號。

### **La règle 37 - Porte sur les signaux de détresse**

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

## **第五章 豁免 Partie E – Exemptions**

### **第 38 條 - 豁免**

在本規則生效之前安放龍骨或處於相應建造階段的任何船舶（或任何一類船舶）只要符合 1960 年（民國四十九年）國際海上避碰規則的要求，則可：

1. 在本規則生效之日後 4 年內，免除安裝達到第 22 條規定能見距離的號燈。
2. 在本規則生效之日後 4 年內，免除安裝符合本規則附錄一第 7 節規定的顏色規格的號燈。
3. 永遠免除由於從英制單位變換為米制單位以及丈量數位湊整而產生的號燈位置的調整。
4. (1) 永遠免除長度小於 150 米的船舶由於本規則附錄一第 3 節 (1) 規定而產生的桅燈位置的調整；  
(2) 在本規則生效之日後 9 年內，免除長度為 150 米或 150 米以上的船舶由於本規則附錄一第 3 節 (1) 規定而產生的桅燈位置的調整。
5. 在本規則生效之日後 9 年內，免除由於本規則附錄一第 2 節 (2) 規定而產生的桅燈位置的調整。
6. 在本規則生效之日後 9 年內，免除由於本規則附錄一第 2 節 (7) 和第 3 節 (2) 規定而產生的桅燈位置的調整。
7. 在本規則生效之日後 9 年內，免除本規則附錄三對聲號器具所規定的要求。

8 · 永遠免除由於本規則附錄一第 9 節 (2) 規定而產生的環照燈位置的調整。

## La règle 38 - Exemptions

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

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

navires de longueur égale ou supérieure a 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

- e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2g) et 3 b) de l'annexe I du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'annexe III du présent Règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- h) Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de la section 9 b) de l'annexe I du présent Règlement : exemption permanente.

## 第六章 - 核查公約規定的遵守情況

### Partie F – Vérification du respect des dispositions de la Convention

#### 第 39 條 - 豁免

1. 審核是指一個系統的、獨立的和適當記錄的過程，旨在獲取審核證據並對其進行客觀分析，以確定審核標準的滿足程度。
2. 審計計劃是指本組織制定的、考慮到本組織制定的準則的 OMI(國際海事組織)成員國審計計劃。
3. 實施規則是指本組織依據 A.1070(28) 決議所通過的 OMI(國際海事組織)文書實施規則(法典 III)。
4. 審核標準是指應用程式代碼。

#### La règle 39 - Définitions

- a) Audit désigne un processus systématique, indépendant et dûment étayé qui vise à obtenir des preuves d'audit et à les analyser objectivement pour déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.
- b) Programme d'audit désigne le Programme d'audit des États Membres de l'OMI que l'Organisation a établi et qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation.
- c) Code d'application désigne le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), que l'Organisation a adopté par la résolution A.1070(28).

d) Norme d'audit désigne le Code d'application.

#### 第 40 條 - 應用

各締約國政府在履行本公約規定的義務和責任時，應採用實施守則的規定。

#### La règle 40 – Application

Les Gouvernements contractants utilisent les dispositions du Code d'application lorsqu'ils s'acquittent des devoirs et responsabilités qui leur incombent en vertu de la présente Convention.

#### 第 41 條 - 合規審查

1. 各締約方應接受 OMI(國際海事組織)依審計準則進行的定期審計，以核實其遵守並適用本公約的規定。
2. OMI(國際海事組織)秘書長負責依照 OMI 所制定的指導方針管理審計計劃。
3. 任何締約方都有責任根據 OMI(國際海事組織)通過的準則，促進審計的進行和解決審計結果的行動計劃的實施。
4. 各締約方的審核應：
  - i) 遵循 OMI(國際海事組織)秘書長所制定的總體時間表，其中考慮到本組織制定的準則；和
  - ii) 應定期進行，同時考慮 OMI(國際海事組織)所制定的準則。

#### La règle 41 - Vérification de la conformité

- a) Toute Partie contractante fait l'objet d'audits périodiques qu'elle effectue l'Organisation conformément à la norme d'audit en vue de vérifier qu'elle respecte et applique les dispositions de la présente Convention.
- b) Le Secrétaire général de l'Organisation est responsable de l'administration du Programme d'audit conformément aux directives élaborées par l'Organisation.
- c) Il incombe à toute Partie contractante de faciliter la conduite de l'audit et la mise en œuvre d'un programme d'action visant à donner suite aux conclusions, en se fondant sur les directives adoptées par l'Organisation.
- d) L'audit de chaque Partie contractante doit :
- suivre un calendrier global établi par le Secrétaire général de l'Organisation qui tient compte des directives élaborées par l'Organisation ; et
  - être effectué à des intervalles réguliers, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

傳訊及教育宣傳科 -

聯合國環境署 - 國際百萬森林計劃香港區委員會(包括十億樹木行動及地球植林計劃)

(Le comité du projet et du réseau mondial de million d'arbres - la division hongkongaise, avec la campagne pour un milliard d'arbres, et le programme de 'plantons pour la planète', sous le cadre du Programme des Nations Unies pour l'Environnement - PNUE / CIMTPNKH - Committee of International Million Trees / Forest Project - Hong Kong Region, with the "Billion Trees Campaign" and the "Plant for the planet" Program, under the framework of United Nations Environment Program - UNEP);

暨 香港綠色自然聯盟 (L'association d'écologie de Hong Kong / HKGNU - Hong Kong Green Nature Union);

暨 國際植林綠化事務環境教育委員會(I CARE)(香港區);

(暨 La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);

暨 地球植林計劃基金(香港) La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)

二零二四年四月(版本1.0)

內容主要由FUNG Kai-yan Mathiase編輯, 整理準備及翻譯  
Contenu était principalement édité, préparé et traduit par FUNG Kai-yan Mathiase  
(mathiase@hkgnu.org; mathiase@connect.hku.hk)  
Tous droits réservés par CIMTPNKH/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNUE-UNEP

79

La division de la pédagogie de la propagande -

Le comité du projet et du réseau mondial de million d'arbres - la division hongkongaise, avec la campagne pour un milliard d'arbres, et le programme de 'plantons pour la planète', sous le cadre du Programme des Nations Unies pour l'Environnement - PNUE ;

cum L'association d'écologie de Hong Kong (HKGNU - Hong Kong Green Nature Union) ;

cum Le comité mondial pour les affaires du reboisement et de la pédagogie - Hong Kong (I CARE);

(Cum La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);

cum La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)

En avril de 2024 (la version 1.0)

*The education and propaganda division -*

*CIMTPNKH - Committee of International Million Trees (Forest) Project - Hong Kong Region, with the "Billion Trees Campaign" and the "Plant for the planet" Program, under the framework of United Nations Environment Program - UNEP;*

*Cum HKGNU - Hong Kong Green Nature Union;*

*Cum the International Committee for the Affairs of Reforestation & Education - Hong Kong (I CARE);*

*(Cum La fondation de HIMA - Hong Kong / The HIMA Foundation HK);*

*Cum La fondation de 'plantons pour la planète' - Hong Kong / The Plant-for-the-planet Foundation Hong Kong (FPPLPHK-PFTPFHK)*

*Apr. 2024 (Version 1.0)*

內容主要由FUNG Kai-yan Mathiase編輯, 整理準備及翻譯  
Contenu était principalement édité, préparé et traduit par FUNG Kai-yan Mathiase  
(mathiase@hkgnu.org; mathiase@connect.hku.hk)  
Tous droits réservés par CIMTPNKH/HKGNU/FPPLPHK-PFTPFHK/PNUE-UNEP

80