

Feuille Fédérale

Berne, le 1^{er} avril 1975 127^e année Volume I

N° 12

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 75 francs par an: 42 fr. 50 pour six mois: étranger: 91 francs par an, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

75.007

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant l'approbation de conventions internationales
et de modifications de conventions
en matière de navigation maritime

(Du 12 février 1975)

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par ce message, nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation les conventions et les modifications de conventions internationales suivantes:

1. La Convention du 20 octobre 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer
2. La modification décidée le 19 novembre 1973 de l'article VII de la Convention internationale du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international
3. Le Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924
4. Les modifications décidées le 17 octobre 1974 relatives à la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

1 Vue d'ensemble

A titre d'introduction, le présent message souligne l'importance du droit international régissant la navigation maritime et de celui qui s'applique aux transports maritimes; il traite ensuite de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Puis, il analyse le texte des conventions

et les modifications apportées à certaines conventions qui ont déjà force obligatoire dans notre pays. Enfin, nous relevons que l'approbation de ces conventions n'aura pas de conséquences financières pour la Confédération et que l'Assemblée fédérale est seule compétente pour les approuver.

2 Aperçu général

21 Droit international de la navigation maritime

La flotte marchande suisse comprend aujourd'hui 26 navires, représentant approximativement 308 000 tonnes de port en lourd. Quatre autres bateaux sont en construction et devraient sous peu être soumis à l'enregistrement sous pavillon suisse. Notre navigation maritime exige pour son développement normal une adaptation constante aux prescriptions et aux usages internationaux en vigueur. L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) à Londres coordonne les efforts des Etats disposant d'une flotte maritime tendant à réaliser l'unification internationale du droit de la navigation maritime et à adapter les conventions existantes aux données et aux acquisitions nouvelles. L'OMCI est l'organe de gestion de toutes les conventions internationales de caractère technique relatives à la navigation maritime. Les deux premières et la quatrième convention dont il s'agit ici ont été élaborées par cette organisation.

22 Droit international en matière de transport maritime

Le protocole relatif à la revision partielle du droit international de transport maritime est basé sur un avant-projet du Comité maritime international de 1963. Il a été élaboré à la Conférence diplomatique du droit de la mer de 1967/68 à Bruxelles et fut également signé par la Suisse. Ce protocole vise à modifier partiellement et à compléter la Convention sur les connaissements de 1924 (dénommée «les Règles de La Haye») qui est entrée en vigueur pour la Suisse le 28 novembre 1954. Nous avons exposé le contenu de la convention de 1924 dans notre message du 11 décembre 1953 (FF 1953 III 781). Lors de la revision, le 14 décembre 1965, de la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953 (RS 747.30), nous avons adapté notre droit interne (art. 101 à 117 de la loi précitée) relatif au contrat de transport maritime à la convention de 1924 (RO 1966 1503). Nous avons exposé les raisons de cette revision dans notre message du 14 mai 1965 (FF 1965 II 303). Selon l'article 101, 2^e alinéa, de la loi sur la navigation maritime suisse, les prescriptions de la convention doivent être prises en considération dans l'application et l'interprétation des dispositions légales sur le contrat de transport maritime.

Grâce à leur ratification par presque tous les Etats disposant d'une flotte maritime, ces prescriptions ont une portée quasi universelle. Si les règles unifiées relatives aux connaissements ont de l'importance pour la Suisse, c'est moins en

raison du nombre des navires suisses de haute mer que des avantages qu'un droit unifié en matière de transport maritime offre à nos exportateurs, importateurs et assureurs de transports ainsi qu'aux banques de crédit, cela même lorsque des marchandises sont chargées à bord de bateaux étrangers. Les connaissances peuvent être et sont également établis en Suisse. Un certain nombre de ces connaissements contiennent une clause déclarant que le droit suisse est applicable.

23 Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)

La quatrième convention modifie l'accord du 6 mars 1948, entré en vigueur pour la Suisse le 17 mars 1958 (RO 1958 1025), qui porte création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI). Jusqu'ici l'OMCI s'est révélée, selon notre attente, un bon forum pour les petits Etats disposant d'une flotte maritime, comme la Suisse, cela en dépit du fait que ces Etats n'ont pas encore pu accéder aux organes importants du Conseil et du Comité de la sécurité maritime, comme le mentionne notre message du 27 septembre 1954 (FF 1954 II 473), le nombre des membres de ce conseil est en effet limité à seize et celui des membres du comité à quatorze. Lors de la 5^e session extraordinaire de l'Assemblée générale, l'OMCI a décidé à l'unanimité de reviser l'accord de telle sorte qu'à l'avenir vingt-quatre Etats soient représentés au Conseil – douze sièges devant revenir aux représentants des grandes régions des pays en voie de développement tandis que les douze autres devront revenir comme jusqu'ici aux Etats ayant les plus grands intérêts dans les domaines du commerce et de la navigation. La Suisse continuera ainsi de ne pas pouvoir accéder au Conseil. L'essentiel pour notre pays est cependant que l'important Comité de la sécurité maritime sera désormais ouvert à tous les membres de l'OMCI. Nous pouvons approuver ces modifications de la Convention de l'OMCI. Certes, les activités de l'organisation pourraient s'alourdir en conséquence, mais le fait que l'organisation y gagnera beaucoup en représentativité peut compenser cet inconvénient éventuel.

3 Conventions et modifications

31 Convention sur le règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer

Les dispositions de cette convention, appelées en Angleterre «Collision Rules», en Allemagne «Sesstrassenordnung», règlent le trafic des navires sur les mers comme le fait la loi sur la circulation pour les véhicules routiers. De telles règles avaient déjà été introduites à la fin du XIX^e siècle, principalement par l'Angleterre. Elles ont été ajoutées comme annexe II, en 1929, de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette

convention et les règles dont il s'agit ont été révisées en 1948. Le texte révisé de la convention a trouvé l'approbation de presque toutes les nations disposant d'une flotte maritime; il est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1954. L'article 9 de l'Ordonnance d'exécution du 20 novembre 1956 (RO 1956 1458) de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953 (RO 1956 1395) a déclaré applicables aux navires suisses les règles de 1948 visant à prévenir les abordages en mer.

En 1960, sous les auspices de l'OMCI, la Conférence de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer a également élaboré en sus d'une nouvelle convention de sécurité de nouvelles «Collision Rules». Ayant effet depuis le 1^{er} septembre 1965, les règles ont été mises en vigueur en Suisse par l'arrêté du Conseil fédéral du 16 juillet 1965 (RO 1965 697).

Le tonnage mondial des flottes de commerce a pratiquement doublé depuis 1960. Pour des raisons d'ordre économique, on a construit des bateaux toujours plus grands et plus rapides. Les pétroliers ayant presque 500 000 tonnes de port en lourd et les navires de commerce atteignant des vitesses de 30 nœuds ne sont plus rares. Ce développement a contribué à augmenter les dangers de collision en mer. L'augmentation du trafic maritime a provoqué des concentrations de bateaux. Les longs parcours d'arrêt des grands navires et les vitesses plus élevées ont eu des effets négatifs sur la sécurité en mer. Il en est résulté de graves collisions, qui ont causé la perte de vies humaines et de navires. Une réglementation élargie et adaptée aux nouvelles conditions s'imposait dès lors.

Le Comité de la sécurité de l'OMCI et ses groupes de travail, dans lesquels étaient représentées toutes les nations jouant un rôle important en matière de transport maritime, se sont mis en 1968 déjà à réviser les «Collisions Rules». A la fin de leurs travaux, l'OMCI convoqua une conférence internationale qui siégea du 4 au 20 octobre 1972 à Londres et à laquelle participèrent 46 Etats. Etant donné que le projet de convention élaboré lui paraissait acceptable à tous égards, la Suisse se contenta d'envoyer un observateur.

En 1972, la conférence adopta une convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer; elle a été signée, sous réserve de ratification, par les participants les plus importants. La Suisse l'a signée le 24 janvier 1973, également sous réserve de ratification (ACF du 29 décembre 1973). La conférence adopta en outre deux résolutions, l'une relative à la participation des parties contractantes qui ne sont pas membres de l'OMCI et l'autre concernant la procédure d'adhésion des Etats qui ont l'intention de devenir parties à la convention.

Le règlement pour prévenir les abordages a été ainsi détaché de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1960; il est devenu une convention indépendante. Celle-ci se subdivise en une partie générale comprenant neuf articles et en une autre partie qui contient les règles visant à prévenir les abordages en mer, elles-mêmes accompagnées de quatre annexes.

La partie générale contient en particulier des dispositions sur l'entrée en vigueur de la convention (art. IV), sur la modification de la convention et/ou des règles (art. V à VI) et sur la dénonciation de la convention (art. VII). La convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats, dont les flottes marchandes représentent au total (soit en nombre de navires soit en tonnage) 65 pour cent de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage, sont devenues parties à cette convention, cependant pas avant le 1^{er} janvier 1976. Cette date a été fixée aux fins de laisser un temps d'adaptation. Au 30 juin 1974, l'Inde, l'URSS, le Ghana, le Libéria, le Nigéria, le Danemark, la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne avaient ratifié la convention. Dans la plupart des autres Etats, les formalités pour la ratification sont en cours, si bien que ces règles pourront vraisemblablement entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1976.

Les règles visant à prévenir les abordages sont groupées dans les parties suivantes: Partie A: Généralités (application, responsabilité, définitions générales), Partie B: Règles de barre et de route, Partie C: Feux et marques, Partie D: Signaux sonores et lumineux, et Partie E: Exemptions (principalement délais d'adaptation prolongés). Les annexes contiennent des prescriptions sur: 1) l'emplacement et les caractéristiques techniques des feux et marques, 2) les signaux supplémentaires des navires de pêche opérant à proximité les uns des autres, 3) les caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore, et 4) les signaux de détresse.

Par rapport aux règles de 1960 actuellement en vigueur, les principales innovations apportées en 1972 sont les suivantes:

- Règles plus flexibles en cas de menace de collision pour le navire qui doit maintenir son cap,
- Inclusion dans les règles des recommandations pour l'emploi du radar,
- Introduction d'une règle sur le comportement des navires dans des dispositifs de séparation de trafic,
- Augmentation de la portée lumineuse des feux de position,
- Description des caractéristiques techniques des feux de position et du matériel de signalisation sonore,
- Remplacement de la formule «vitesse modérée» par celle de «vitesse de sécurité»,
- Exclusion, dans la mesure du possible, par les navires munis de radar, de changements de cap sur babord par temps de visibilité réduite ou encore dans les situations de croisement par temps clair,
- Introduction d'une installation de signalisation optique des manœuvres,
- Refonte des règles et introduction du système métrique,
- Introduction de signaux pour les dragues et pour les navires en dépassement,
- Obligation de s'écarter des navires dont le tirant d'eau entrave la manœuvrabilité (pétroliers et transporteurs de vrac de gros tonnage),

– Précision selon laquelle les règles visant à éviter les abordages sont valables aussi par temps de visibilité réduite dès que les navires sont en vue les uns des autres.

Il ne fait pas de doute que l'application des nouvelles règles augmentera la sécurité en mer dès qu'un nombre important d'Etats auront ratifié la Convention de 1972 ou y auront adhéré. Une ratification par la Suisse s'impose donc.

32 Modification de l'article VII de la Convention internationale visant à faciliter le trafic maritime international

La convention est entrée en vigueur pour la Suisse, le 22 juin 1968 (RO 1968 730). Elle permet de prendre des mesures visant à simplifier et à unifier les formalités qui doivent être accomplies par les navires de mer à l'entrée et à la sortie des ports maritimes.

La convention se compose du texte proprement dit, établissant en quelques articles les principes qui sont à sa base, et d'une annexe contenant les dispositions d'exécution. Selon l'article VII de la convention, chaque gouvernement signataire peut proposer des modifications de l'annexe qui entrent en vigueur lorsque la majorité des parties contractantes a donné son accord. Jusqu'ici une seule modification, à laquelle la Suisse a adhéré, est entrée en vigueur de cette manière. Trois autres propositions n'ont pas été retenues, car le quorum requis n'a pas été atteint. Cette situation a amené le gouvernement canadien à proposer la modification suivante de l'article VII de la convention: chaque proposition de modification de l'annexe entre en vigueur une année après la notification aux parties contractantes, à moins que la majorité des parties contractantes ne communique expressément qu'elles ne sont pas d'accord avec la proposition. Les Etats-Unis, la France, la Grèce, les Pays-Bas et la Suède, non sans quelques divergences, se sont prononcés en faveur de cette proposition visant à simplifier les règles s'appliquant à l'entrée en vigueur des modifications.

Par la suite, à la demande d'une majorité des parties contractantes et par l'entremise de l'OMCI, dépositaire de la convention, une conférence internationale a été convoquée en vue d'examiner la proposition canadienne. Pour des raisons d'économie, la conférence s'est tenue en automne 1973, en même temps que l'assemblée générale de l'organisation. Les délégations de 25 Etats contractants, dont la Suisse, ont siégé à Londres, du 16 au 19 novembre 1973.

La conférence a approuvé, le 19 novembre 1973, une nouvelle version de l'article VII de la convention dans lequel seul l'alinéa 2, qui traite de la revision, a été modifié, les alinéas 1, 3 et 4 n'ont pas été amendés.

Les modifications décidées exigent que chaque proposition de revision de l'annexe de la convention soit soumise au préalable au Comité compétent en matière de simplification des formalités. Si les deux tiers des Etats contractants, qui participent à la session du comité, l'approuvent, la proposition est ensuite

soumise à tous les Etats parties à la convention. L'acceptation expresse des modifications de l'annexe, encore exigée actuellement, sera ainsi remplacée par une procédure d'acceptation tacite. Une modification entre dès lors en vigueur quinze mois après que le Secrétaire général de l'OMCI a soumis la proposition à toutes les parties contractantes, à moins qu'un tiers de celles-ci au minimum aient, dans le délai de douze mois, communiqué par écrit au Secrétaire général qu'elles ne donnent pas leur accord à la proposition.

La modification de l'article VII de la convention entre en vigueur, selon l'article IX, douze mois après son acceptation par les deux tiers des Etats contractants (34). Jusqu'à fin mai 1974, le Danemark était provisoirement le seul Etat ayant accepté la modification; d'autres acceptations sont attendues sous peu.

La Suisse est intéressée à une plus ample et plus rapide simplification des formalités exigées des navires, des cargaisons et des passagers dans les ports maritimes. En tant que pays sans littoral ni ports de mer, elle n'est astreinte à aucune obligation, que ce soit en vertu de la convention ou en raison de la modification de l'article VII de celle-ci. Nous pouvons donc accepter la modification de l'article VII dont il est question.

33 Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

Le Protocole de 1968 modifie et complète certaines dispositions de la Convention de 1924 (RO 1954 776) dont la revision est nécessaire, notamment en ce qui concerne le champ d'application et le montant de la responsabilité en cas de perte de marchandises chargées ou de dommages causés à ces marchandises. L'article 8 prévoit en outre que tout différend relatif à l'interprétation et à l'application de la convention sera soumis à l'arbitrage obligatoire convenu par les parties entre elles ou à celui de la Cour internationale de justice.

L'article 10 de la convention limite le champ d'application aux connaissances établis dans un des Etats contractants. Cette règle était trop restrictive et donnait lieu à des difficultés, notamment lorsque les Etats n'avaient pas repris fidèlement dans leur droit interne le contenu de la convention ou lorsqu'ils appliquaient ce droit lors de transports par navires battant leur pavillon national ou qu'ils se référaient au lieu de départ ou d'arrivée des marchandises à l'intérieur du pays ou, enfin, lorsque les parties déclaraient expressément, dans un connaissance, que la convention était seule applicable, alors que ce connaissance n'avait pas été établi dans un Etat partie à la convention. Autre question litigieuse: la convention n'était-elle applicable qu'aux transports maritimes internationaux ou l'était-elle aussi aux transports nationaux? Le protocole a dès lors modifié et élargi l'article 10, de sorte que la convention

ne vaut plus que pour les connaissements concernant un transport effectué entre des ports de deux Etats; c'est-à-dire uniquement pour des transports internationaux, et cela lorsque le connaissement est établi dans un Etat partie à la convention, que le lieu de départ se trouve dans un tel Etat, ou que le transport est déclaré être soumis à la convention dans le connaissement, ou qu'il est déjà soumis au droit d'un Etat qui applique la convention. La nationalité du navire et des parties au contrat ne joue aucun rôle.

La convention limite la responsabilité du transporteur à 100 livres or anglaises par colis ou unité de fret, mais autorise les Etats contractants à convertir en leur monnaie nationale les sommes indiquées en livres. Cette situation a donné lieu à des divergences très grandes. Les organisations d'armateurs et d'assurances maritimes sont dès lors convenues en 1950 dans un arrangement, de prendre comme base de calcul 200 livres anglaises, sans tenir compte de la valeur or. Le droit suisse (art. 105, 2^e al., 2, de la loi fédérale sur la navigation maritime) prévoit la somme de 2000 francs. Le protocole fixe maintenant pour tous les Etats contractants un franc défini comme unité de valeur de 65,5 milligrammes d'or de 900 millièmes de fin, si bien que tous les Etats contractants, en dépit des problèmes généraux que pose actuellement le prix de l'or, auront la même limite de responsabilité. Celle-ci est fixée à 10 000 de ces francs par colis ou par unité de fret et à 30 de ces francs par kilogramme du poids brut des marchandises perdues ou endommagées, de telle sorte que le propriétaire du chargement peut choisir la plus haute des deux limites. Ce système aura pour lui des conséquences favorables, notamment lors du chargement de grosses unités, telles que véhicules, machines, etc. La question litigieuse de savoir ce qu'est un colis ou une unité de fret est éliminée du moment que l'on peut se baser sur le poids des marchandises chargées.

Le protocole règle aussi d'une nouvelle manière la question de la responsabilité lors de transports effectués par conteneurs ou par palettes. En pareil cas, les tribunaux estimaient jusqu'ici tantôt qu'un conteneur et son contenu formaient une seule unité qui était couverte comme telle, tantôt dans d'autres cas, ils retenaient comme élément d'appréciation chaque colis chargé dans un conteneur. L'article 4, paragraphe 5, de la convention modifié par le protocole désigne comme une unité spéciale à laquelle s'étend la responsabilité, chaque colis et chaque unité, qui sont chargés dans un conteneur et qui sont mentionnés comme tels dans le connaissement; le conteneur ne vaudra dans ce sens comme une seule unité de fret que s'il est mentionné uniquement comme tel dans le connaissement. Cette nouvelle réglementation de la limitation de la responsabilité présente des avantages pour le secteur économique qui s'occupe des chargements; c'est pourquoi l'Association suisse des usagers des transports s'est prononcée en faveur de la ratification de ce protocole.

Afin d'éviter qu'on n'élude les règles de responsabilité établies par la convention en faisant valoir des prétentions extracontractuelles ou allant contre le capitaine ou les membres de l'équipage, le protocole a complété la

convention par un nouvel article 4^{bis} qui contient des dispositions que l'on trouve aussi dans d'autres accords relatifs au droit des transports, comme la Convention CMR sur les transports par route (art. 28).

Une question litigieuse qui se posait antérieurement: l'article 3, paragraphe 6, de la convention contient-il un délai de forclusion ou un délai de prescription extensible? Le protocole y répond de la manière suivante: le délai peut être conventionnellement prolongé et il s'agit dès lors, en conformité avec l'article 87 de la loi sur la navigation maritime, d'un délai de prescription. Cette question litigieuse avait déjà retenu l'attention du Tribunal fédéral le 19 juin 1946 (jugement dans la cause Bâloise contre l'OGT [Office de guerre des transports]). La date, à partir de laquelle le délai de prescription commence à courir pour les actions récursoires, est aussi réglée d'une nouvelle manière.

L'article 3, paragraphe 4, de la convention précise que le connaissance vaudra présomption de son contenu pour un acquéreur de bonne foi de ce document.

Pour les rapports entre les Etats contractants du Protocole de 1968, la convention et le protocole constituent une base légale uniforme (art. 6). L'ancienne convention ne doit pas être dénoncée, elle reste valable par rapport aux Etats qui ont ratifié seulement la convention et non le protocole (art. 7). Celui-ci, au même titre que la convention, peut aussi être dénoncé; la dénonciation produit ses effets une année après qu'elle est notifiée (art. 14, 3^e al.). Si la convention seule est dénoncée, la dénonciation ne vaut qu'à l'égard des Etats contractants de la convention et non à l'égard des Etats parties au protocole.

Le protocole entre en vigueur lorsqu'il est accepté par dix Etats, parmi lesquels au moins cinq disposent chacun d'un tonnage de plus d'un million de tonnes de jauge brut (art. 13). Les quatre Etats scandinaves qui veulent adapter en conséquence leur droit interne ratifieront bientôt le protocole. La Grande-Bretagne et la France ont déjà édicté les lois nécessaires en vue de la ratification. En Belgique et aux Pays-Bas, le processus parlementaire a déjà été entamé. La République de Singapour a déjà ratifié le protocole le 12 mars 1974. Les autorités compétentes de la République fédérale d'Allemagne semblent encore hésitantes. On peut s'attendre à l'entrée en vigueur du protocole, sans qu'on puisse toutefois en prévoir la date car des travaux ont déjà été entrepris au sein du Comité du droit commercial international des Nations-Unies (UNCITRAL) en vue de la revision globale des règles de La Haye. Il est cependant difficile de dire quand ces travaux seront achevés et leurs objectifs concrétisés dans une nouvelle convention prête à la ratification. La petite revision prévue par le protocole de 1968, soumise aujourd'hui à ratification, est dès lors justifiée, même si elle constitue une solution provisoire; elle l'est en tout cas si les Etats européens précités acceptent le protocole et si celui-ci entre en vigueur grâce à un nombre suffisant de ratifications.

Etant donné que le droit maritime suisse actuel ne correspond pas aux règles du protocole, surtout en ce qui concerne les limites de la responsabilité, il sera nécessaire d'adapter la loi sur la navigation maritime lorsque le protocole

sera entré en vigueur. Il serait cependant prématuré, en raison de l'incertitude où l'on se trouve actuellement quant à la date d'entrée en vigueur, de faire déjà dans un message spécial des propositions touchant une adaptation de la loi sur la navigation maritime aux règles précitées. Il sera assez tôt d'examiner cette question, éventuellement avec d'autres modifications de la loi, lorsqu'on sera fixé sur la date de l'entrée en vigueur du protocole.

34 Modification de la Convention du 6 mars 1948¹⁾ portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)

La structure interne de l'OMCI n'a pas changé depuis sa création en 1948. A côté des organes principaux (Assemblée, Conseil et Comité de la sécurité maritime), elle a créé deux organes auxiliaires chargés de traiter des problèmes particuliers. Ces organes sont: le Comité juridique et le Comité de la protection du milieu marin. L'OMCI a toujours été en mesure de remplir son mandat, c'est-à-dire d'examiner les questions qui lui sont soumises et de donner des avis. C'est une organisation internationale qui traite avant tout les problèmes techniques de la navigation. Si on la compare avec des organes qui s'occupent de navigation maritime au sein d'autres organisations internationales, telles que la CNUCED et l'OCDE, l'OMCI se distingue par le fait qu'au sein de ses organes principaux (le Conseil et le Comité de la sécurité maritime) une place prépondérante est attribuée à une minorité de membres, c'est-à-dire aux Etats les plus directement intéressés à la navigation et au commerce maritime. Ce fait a sans doute contribué à accroître le degré d'efficacité de ses activités.

Les pays en développement, qui jouent un rôle de plus en plus grand dans le domaine des transports par mer, ont fait valoir au cours des années qu'ils n'étaient pas suffisamment représentés dans les organes de l'OMCI. Des Etats socialistes ont également demandé une meilleure représentation. Lors de sa 8^e assemblée générale ordinaire, l'OMCI a décidé de charger un groupe de travail d'examiner des propositions de modification. Ce groupe, placé sous la présidence du représentant des Pays-Bas, élaborera à l'intention de l'assemblée un projet de révision bien équilibré, qui prévoit ce qui suit:

- a. Le nombre de sièges des Etats membres représentés au sein de l'organe de décision qu'est le Conseil, doit être porté de dix-huit à vingt-quatre, douze sièges ne devant plus revenir aux Etats qui ont les plus grands intérêts en matière de navigation et de commerce maritimes, mais être attribués aux pays en voie de développement et aux Etats socialistes.
- b. Le deuxième organe le plus important, à savoir le Comité de la sécurité maritime, doit être ouvert à tous les Etats membres.

Les propositions du groupe de travail ont été acceptées à l'unanimité lors de la 5^e assemblée générale extraordinaire de l'OMCI à Londres, le 17 octobre

¹⁾ RO 1958 1025

1974; la Suisse y était représentée en vertu d'une décision prise par le Conseil fédéral le 30 septembre 1974. Cette unanimité montre que les modifications envisagées correspondent aux besoins fondamentaux de l'OMCI. L'examen de propositions complémentaires ayant pour but d'autres réorganisations de l'OMCI, en particulier l'accroissement des compétences du Conseil, a été renvoyé à plus tard. Certains Etats membres ont repoussé de telles propositions en déclarant que la revision intervenue était suffisante pour permettre à l'OMCI de poursuivre ses activités.

La revision, adoptée le 17 octobre 1974, de la Convention de l'OMCI a fait l'objet d'une résolution de l'assemblée générale recommandant aux Etats membres de l'accepter. Selon l'article 52 de la convention, cette résolution a pour conséquence que chaque Etat membre, qui déclare ne pas vouloir accepter les modifications et qui ne les a pas acceptées après douze mois à compter de leur entrée en vigueur n'est plus partie à la convention une fois le délai échu. La Suisse peut donner son accord à ces modifications.

4 Conséquences financières

Aucune des deux conventions et des deux modifications de convention soumises à votre approbation n'implique de conséquences financières pour la Confédération. L'adaptation et le complément requis pour les feux et marques, les signaux sonores et lumineux de navires sont à la charge des armateurs qui assumeront également les frais de contrôle de ce matériel. L'Association des armateurs suisses est consciente de ces conséquences mais, en ce qui la concerne, elle n'en recommande pas moins la ratification.

5 Constitutionnalité

La constitutionnalité du projet d'arrêté ci-joint repose sur l'article 8 de la Constitution fédérale qui reconnaît à la Confédération le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers. Comme les quatre conventions faisant l'objet du présent message peuvent être dénoncées en tout temps ou au plus tard cinq ans après leur entrée en vigueur, elles ne sont pas soumises au référendum facultatif prévu à l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution.

6 Proposition

Compte tenu de ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté fédéral ci-joint approuvant les conventions internationales concernant la navigation maritime.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,
les assurances de notre haute considération.

Berne, le 12 février 1975

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Graber

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Arrêté fédéral
approuvant des conventions internationales
et modifiant des conventions
en matière de navigation maritime

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1975¹⁾;

arrête:

Article premier

Les conventions et les modifications de conventions internationales suivantes sont approuvées:

- a. La Convention du 20 octobre 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- b. La modification décidée lors de la conférence de revision, le 19 novembre 1973, de l'article VII de la Convention internationale du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international;
- c. Le Protocole du 23 février 1968 portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924;
- d. Les modifications décidées lors de la 5^e Assemblée générale extraordinaires de l'OCMI, le 17 octobre 1974, relatives aux articles 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 et 32 de la Convention du 6 mars 1948 portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

¹⁾ FF 1975 I 937

Art. 2

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention et le protocole et à accepter les modifications des conventions.

Art. 3

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

Convention
sur le règlement international de 1972
pour prévenir les abordages en mer

Les parties à la présente Convention,

Désireuses de maintenir un niveau élevé de sécurité en mer,

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

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

Sont convenues de ce qui suit:

Article I

Obligations générales

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

Article II

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

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

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

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

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

Article III

Application territoriale

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

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

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

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

Article IV

Entrée en vigueur

1.

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

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

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

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

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

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

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

Article V

Conférence chargée de la révision des textes

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

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

Article VI

Amendements au Règlement

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

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

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

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

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

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

Article VII

Dénonciation

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

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

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

Article VIII

Dépôt et enregistrement

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

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

Article IX

Langues

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

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

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

(Suivent les signatures)

Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer

Partie A – Généralités

Règle 1

Champ d'application

- a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.
- b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.
- c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche.

Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.
- d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.
- e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et

marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

Règle 2

Responsabilité

- a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.
- b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Règle 3

Définitions générales

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

- a) Le terme «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.
- b) L'expression «navire à propulsion mécanique» désigne tout navire mû par une machine.
- c) L'expression «navire à voile» désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.
- d) L'expression «navire en train de pêcher» désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

- e) Le terme «hydravion» désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.
- f) L'expression «navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre» désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.
- g) L'expression «navire à capacité de manoeuvre restreinte» désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

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

- i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins ou d'en assurer l'entretien;
 - ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;
 - iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;
 - iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;
 - v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;
 - vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.
- h) L'expression «navire handicapé par son tirant d'eau» désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.
 - i) L'expression «faisant route» s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.
 - j) Les termes «longueur» et «largeur» d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.
 - k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un deux peut être observé visuellement par l'autre.
 - l) L'expression «visibilité réduite» désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

Partie B – Règles de barre et de route

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

Règle 4

Champ d'application

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

Règle 5

Veille

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

Règle 6

Vitesse de sécurité

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

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

a) Par tous les navires :

- i) la visibilité ;
- ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;
- iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt ses qualités de giration dans les conditions existantes ;
- iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;
- v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;
- vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

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

Règle 7

Risque d'abordage

- a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.
- b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.
- c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.
- d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:
 - i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;
 - ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8

Manœuvre pour éviter les abordages

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

Règle 9

Chenaux étroits

- a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.
- b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

- e) i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);
- ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.
- f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).
- g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic

- a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.
- b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent:
 - i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;
 - ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;
 - iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.
- c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.
- d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

- e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf:
- i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;
 - ii) pour pêcher dans une zone de séparation.
- f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.
- g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.
- h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.
- i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.
- j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

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

Règle 11

Champ d'application

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

Règle 12

Navires à voile

- a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit:
- i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;
 - ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

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

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

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre

- a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.
- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.
- d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

- a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.
- b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mâts de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.
- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

Règle 15

Navires dont les routes se croisent

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

Règle 16

Manœuvre du navire non privilégié

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

Règle 17

Manœuvre du navire privilégié

- a) i) Lorsqu'un navire est tenu, 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 dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.
- b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.
- c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.
- d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13:

- a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route:
 - i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

- iii) d'un navire en train de pêcher;
 - iv) d'un navire à voile.
- b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route:
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;
 - iii) d'un navire en train de pêcher.
- c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route:
- i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;
 - ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.
- d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
- ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

Section III – Conduite des navires par visibilité réduite

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

- a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.
- b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.
- c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

- d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes:
- i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;
 - ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.
- e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

Partie C – Feux et marques

Règle 20

Champ d'application

- a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.
- b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.
- c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.
- d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.
- e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I des présentes Règles.

Règle 21

Définitions

- a) L'expression «feu de tête de mât» désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.
- b) L'expression «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. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.
- c) L'expression «feu de poupe» désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.
- d) L'expression «feu de remorquage» désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.
- e) L'expression «feu visible sur tout l'horizon» désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.
- f) L'expression «feu à éclats» désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

Règle 22

Portée lumineuse des feux

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

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

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

Règle 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

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

Règle 24

Remorquage et poussage

- a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer:
- i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée

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

- ii) des feux de côté;
 - iii) un feu de poupe;
 - iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;
 - v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorquer dépasse 200 mètres, une marque biconique.
- b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.
- c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer:
- i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;
 - ii) des feux de côté;
 - iii) un feu de poupe.
- d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).
- e) Un navire ou objet remorqué doit montrer:
- i) des feux de côté;
 - ii) un feu de poupe.
 - iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.
- f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couples ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,
- i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;
 - ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.
- g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

- a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :
- i) des feux de côté ;
 - ii) un feu de poupe.
- b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.
- c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.
- d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche

- a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.
- b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :
- i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe ; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier ;

- ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:
- i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;
 - ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.
- e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 27

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

- a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:
- i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer:
- i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

- 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), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.
- c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).
- d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle, et lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:
- i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;
 - ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;
 - iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).
- e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon «A» du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.
- f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.
- g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.
- h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

Règle 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

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

Règle 29

Bateaux-pilotes

- a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer:
- i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;
 - ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;
 - iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.
- b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

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

Règle 31

Hydravions

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

Partie D – Signaux sonores et lumineux

Règle 32

Définitions

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

Règle 33

Matériel de signalisation sonore

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

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

Règle 34

Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

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

- ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :
- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.
- d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.
- e) Un navire s'approchant d'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.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite

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

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

ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

- e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.
- f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.
- g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.
- h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

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

Règle 37

Signaux de détresse

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

Partie E – Exemptions

Règle 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévoir 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) Installations des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures: exemption permanente.
- d)
 - i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I: exemption permanente.
 - ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 (g) et 3 b) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques

1. Définition

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

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

- a) A bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit:
 - i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;
 - ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.
- b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.
- c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.
- d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.
- e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.
- f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

- g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.
- h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.
- i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante:
 - i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;
 - ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;
 - iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.
- j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.
- k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

- a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.
- b) A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

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

- a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.
- b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et / ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Ecrans des feux de côté

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

6. Marques

- a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:
 - i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;
 - ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;
 - iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;
 - iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.
- b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.
- c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

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

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

i) Blanc

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

ii) Vert

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

iii) Rouge

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

iv) Jaune

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

8. Intensité des feux

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

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

ou I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

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

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

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

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

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

9. Secteurs horizontaux de visibilité

- a)
 - i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.
 - ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.
- b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

10. Secteurs verticaux de visibilité

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

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

11. Intensité des feux non électriques

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

12. Feux de manœuvre

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

13. Agrément

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

Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres

1. Généralités

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

2. Signaux pour chalutiers

- a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer:
- i) lorsqu'ils jettent leurs filets: deux feux blancs superposés;
 - ii) lorsqu'ils halent leurs filets: un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;
 - iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle: deux feux rouges superposés.
- b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer:
- i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;
 - ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

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

Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore

1. Sifflets

a) *Fréquence et portée sonore*

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

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

b) *Limites des fréquences fondamentales*

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

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

c) *Intensité du signal et portée sonore*

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

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

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

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

d) *Caractéristiques directionnelles*

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) *Emplacement des sifflets*

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

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

f) *Installation de plusieurs sifflets*

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

g) *Ensemble des sifflets*

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

2. Cloche ou gong

a) *Intensité du signal*

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

b) *Construction*

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

3. Agrément

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

Signaux de détresse

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

- a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
- c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- d) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe **-----** (S.O.S) du code Morse;
- e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot «Mayday»;
- f) signal de détresse N. C. du Code international de signaux;
- g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
- h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huiles, etc.);
- i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- l) signal d'alarme radiotélégraphique;
- m) signal d'alarme radiotéléphonique;
- n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

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

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

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

Convention visant à faciliter le trafic maritime international¹⁾

Nouvel article VII (Les modifications se limitent au paragraphe 2)

1. L'Annexe de la présente Convention peut être modifiée par les Gouvernements contractants, soit sur l'initiative de l'un d'eux, soit à l'occasion d'une conférence réunie à cet effet.

2. Tout Gouvernement contractant peut proposer un amendement à l'Annexe en adressant un projet d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»):

- a. Tout amendement proposé conformément au présent paragraphe est examiné par le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation, à condition qu'il ait été diffusé trois mois au moins avant la réunion dudit Comité. S'il est adopté par les deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants, le Secrétaire général le communique à tous les Gouvernements contractants.
- b. Tout amendement à l'Annexe, adopté conformément au présent paragraphe, entre en vigueur quinze mois après que le Secrétaire général a communiqué la proposition à tous les Gouvernements contractants, à moins qu'un tiers au moins des Gouvernements contractants n'ait, dans un délai de douze mois après cette communication, notifié par écrit au Secrétaire général qu'ils n'acceptent pas ladite proposition.
- c. Le Secrétaire général informe tous les Gouvernements contractants de toute notification qu'il reçoit conformément à l'alinéa b) ainsi que de la date d'entrée en vigueur.
- d. Les Gouvernements contractants qui n'acceptent pas un amendement ne sont pas liés par cet amendement mais suivent la procédure définie à l'article VIII de la présente Convention.

3. Le Secrétaire général convoque une conférence des Gouvernements contractants chargée d'examiner les amendements à l'Annexe lorsqu'un tiers au moins de ces Gouvernements le demande. Tout amendement adopté, lors d'une

¹⁾ RO 1968 730

telle conférence, par une majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants entre en vigueur six mois après la date à laquelle le Secrétaire général notifie l'amendement adopté aux Gouvernements contractants.

4. Le Secrétaire général informe dans les meilleurs délais tous les Gouvernements signataires de l'adoption et de l'entrée en vigueur de tout amendement adopté conformément au présent article.

Protocole
portant modification de la Convention internationale
pour l'unification de certaines règles en matière
de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article 1

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant:

«Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi».

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante:

«Sous réserve des dispositions du paragraphe 6^{bis}, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action».

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6^{bis}, libellé comme suit:

«Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation».

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant:

«a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

- h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissance le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur».

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article 4^{bis} libellé comme suit:

«1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement».

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

«La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires».

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

«Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

- a) le connaissance est émis dans un Etat contractant,
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ou
- c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents».

Article 6

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 8

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 10

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 12

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées des Nations Unies, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.
2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.
2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au § 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14

1. Chacun des Etats contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.
2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.
3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à sa souveraineté ou dont il assure les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat Contractant qui a souscrit une déclaration au titre du § 1 du présent article, pourra, à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Article 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit Maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'article 15.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

(Suivent les signatures)

**Amendement à la Convention portant création
de l'Organisation intergouvernementale consultative
de la navigation maritime**

Article 10

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

Un Membre associé a les droits et obligations reconnus à tout Membre par la Convention. Il ne peut toutefois ni prendre part au vote du Conseil, ni faire partie de cet organe. Sous cette réserve, le mot «Membre», dans la présente Convention, est considéré, sauf indication contraire du contexte, comme désignant également les Membres associés.

Article 16

Remplacer le texte actuel de l'alinéa d, par ce qui suit :

- d. Elire les membres qui seront représentés au Conseil, conformément à l'article 17.

Article 17

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

Le Conseil se compose de vingt-quatre membres élus par l'Assemblée.

Article 18

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée observe les principes suivants :

- a. Six sont des Etats qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime;
- b. Six sont d'autres Etats qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime;
- c. Douze sont des Etats qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a ou b ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil.

Article 20

Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

- a. Le Conseil nomme son président et adopte son règlement intérieur, sauf dispositions contraires de la présente Convention.
 - b. Seize membres du Conseil constituent le quorum.
 - c. Le Conseil se réunit, après préavis d'un mois, sur convocation de son président ou à la demande d'au moins quatre de ses membres, aussi souvent qu'il peut être nécessaire à la bonne exécution de sa mission.
- Il se réunit à tout endroit qu'il juge approprié.

Article 28

Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

Le Comité de la sécurité maritime se compose de tous les Membres.

Article 31

Remplacer le texte par ce qui suit:

Le Comité de la sécurité maritime se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 32

Supprimer cet article:

Renommer les articles 33 à 63 en conséquence.

22289

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de conventions internationales et de modifications de conventions en matière de navigation maritime (Du 12 février 1975)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1975
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	75.007
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1975
Date	
Data	
Seite	937-1001
Page	
Pagina	
Ref. No	10 101 120

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.