

**REPUBLIQUE
DE
VANUATU**



**REPUBLIC
OF
VANUATU**

JOURNAL OFFICIEL

OFFICIAL GAZETTE

13 juin, 1983

No. 19

13th June, 1983

SONT PUBLIES LES TEXTES SUIVANTS

LOIS

LOI No. 8 DE 1983 SUR LE REGLEMENT
MARITIME (MODIFICATION)

LOI No. 9 DE 1983 RELATIVE A LA
PREVENTION DES ABORDAGES EN MER

NOTIFICATION OF PUBLICATION

ACTS

SHIPPING REGULATION (AMENDMENT)
ACT No. 8 OF 1983

THE PREVENTION OF COLLISIONS AT
SEA ACT No. 9 OF 1983

ARRETES

ARRETE No. 19 DE 1983 SUR LES
TELECOMMUNICATIONS (TAXES ET
REDEVANCES)

ARRETE No. 25 DE 1983 RELATIF
A LA LOI SUR LA PREVENTION DES
ABORDAGES EN MER (ENTREE EN
VIGUEUR)

ORDERS

TELECOMMUNICATION (FEES AND CHARGES)
ORDER No. 19 OF 1983

THE PREVENTION OF COLLISIONS AT SEA
ACT (COMMENCEMENT) ORDER No. 25 OF
1983

THE COURT FEES (CIVIL MATTERS)
RULES, 1983

SOMMAIRE

PAGE

NOMINATION

2

"

4

CONTENTS

PAGE

APPOINTMENT

1

"

3

LEGAL NOTICES

5

SHIPPING REGULATION (AMENDMENT) ACT No. 8 OF 1983
REPUBLIC OF VANUATU

Assent : 20/04/83
Commencement : 17/05/83

An Act to amend the Shipping Regulation Cap. 20

BE IT ENACTED by the President and the Council of Ministers as follows :-
SHIPPING REGULATION (AMENDMENT) ACT No. 8 OF 1983

AMENDMENT

1. The Shipping Regulation Cap. 20 is amended as follows :-

- (a) by substituting in the long title **Arrangement of Sections**
- (b) by substituting

- (i) "Vanuatu" for "the New Hebrides" and for "N.H.L." and
- (ii) "Minister of Transport" for "Resident Commissioner".

1. Amendment.

wherever these expressions appear in the Regulation.

2. Commencement.

- (c) in section 3 -
- (i) by substituting "International Maritime Dangerous Goods Code 1977 as from time to time amended" for "Explosives Act 1977" in the definition of "dangerous goods";
- (ii) by deleting the definition of "Department of Trade and Industry" and "Merchant Shipping Act";
- (iii) in the definition of "vessel" by substituting -

"except where otherwise provided in this Regulation, any vessel not exceeding 500 gross tons engaged primarily in trade between places in Vanuatu" for -

"any vessel not exceeding 500 gross tons engaged primarily in trade between places in Vanuatu" for -

- (iv) by substituting "Government of Vanuatu" for "Government of the New Hebrides" in the definition of "Vita Island".

- (b) in section 5 by inserting "France or French" after "English" where it appears (but) in subsections (1)(c) and (2).

(c) in section 12 -

- (i) in paragraphs (a) and (b) by substituting "competent authority of a specified country" for "Department of Trade and Industry";

- (ii) by deleting paragraph (c);

- (iii) by adding the following subsection to the existing section 12 thereby becoming subsection (1)(c) :-

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52

REPUBLIC OF VANUATU

SHIPPING REGULATION (AMENDMENT) ACT No. 8 OF 1983

Assent : 20/4/83
Commencement : 13/6/83

An Act to amend the Shipping Regulation Cap. 20

BE IT ENACTED by the President and Parliament as follows :-

AMENDMENT

1. The Shipping Regulation Cap. 20 is amended as follows -
 - (a) by substituting "Vanuatu" for "British" in the long title;
 - (b) by substituting
 - (i) "Vanuatu" for "the New Hebrides" and for "N.H.", and
 - (ii) "Minister of Transport" for "Resident Commissioner",wherever these expressions appear throughout the Regulation;
 - (c) in section 2 -
 - (i) by substituting "International Maritime Dangerous Goods Code, 1977 as from time to time amended" for "Explosives Act 1875" in the definition of "dangerous goods";
 - (ii) by omitting the definitions of "Department of Trade and Industry" and "Merchant Shipping Acts";
 - (iii) in the definition of "vessel" by substituting -

"except where otherwise provided in this Regulation, any vessel not exceeding 500 gross tons engaged primarily in trade between places in Vanuatu" for -

"anything made or used to carry by water or to hold or contain on water any person or goods or property whatsoever";
 - (iv) by substituting "Government" for "Joint Administration" in the definition of "Vila Radio".
 - (d) in section 6 by inserting "Bislama or French" after "English" where it appears (twice) in subsections (1)(c) and (3);
 - (e) in section 12 -
 - (i) in paragraphs (a) and (b) by substituting "competent authority of a specified country" for "Department of Trade and Industry";
 - (ii) by repealing paragraph (c);
 - (iii) by adding the following subsection (the existing section 12 thereby becoming subsection (1)) -

(o) in the Schedule of Appending the following fees for the fees shown in (i) and (j) in the same order

"(2) In this section "specified country" means any country which the Minister may by order specify for the purpose of this section".

(f) in section 21(2) by substituting "International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 as from time to time amended" for "Merchant Shipping Acts" where these words appear (twice);

(g) in section 28 by substituting "twelve months" for "twenty four months";

(h) in section 34(2)(i) by substituting "the International Convention on Load Lines, 1966 as from time to time amended" for "the Department of Trade and Industry in accordance with the Load Line Rules made from time to time under the Merchant Shipping Act";

(i) in section 35(4) by substituting "the Attorney-General" for "a Legal Officer as defined in section 2 of the Criminal Procedure Code Regulation";

(j) in section 39(1) by substituting "International Convention on Safety of Life at Sea, 1974 as from time to time amended" for "Merchant Shipping (Radio) Rules, 1952, made under the Merchant Shipping Act";

(k) in section 47(2) by substituting "Supreme Court" for "High Court" and "High Court of the Western Pacific";

(l) by repealing section 48 and substituting the following therefor:

"Application

(1) Notwithstanding anything to the contrary the provisions of this Regulation shall not apply to vessels registered under the Maritime Act No. 8 of 1981.

(2) This Regulation shall apply to vessels and persons in the public service of the government in a civil capacity".

(m) by repealing section 49;

(n) by substituting

"25,000 vatu" for "fifty dollars";

"50,000 vatu" for "one hundred dollars";

"100,000 vatu" for "two hundred dollars";

"300,000 vatu" for "six hundred dollars";

"500,000 vatu" for "one thousand dollars";

throughout the Regulation.

(o) in the Third Schedule by substituting the following fees for the fees shown in the third column thereof in the same order respectively

Vatu	500
	1,000
	1,000
	1,500
	1,500
	2,000
	2,000
	500
	1,000
	1,000
	1,500
	2,000
	200
	200

(p) in the Fifth Schedule -

- (i) in paragraph (1)(b)(i) by substituting "rules contained in Part B of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 as from time to time amended" for "Rules (C Part C, Prevention of Collision at Sea Regulation";
- (ii) in paragraph (3)(b)(x) by substituting "the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 as from time to time amended" for "Prevention of Collisions at Sea Regulation";

(q) in the Ninth Schedule by omitting the table of survey fees and substituting therefor the following table -

Surveying Fees for Safety Certificate

Gross Tonnage of Vessel (1) **For Survey (2)** **For every additional visit (3)**

	Vatu	Vatu
Less than 10 tons	2.500	500
10 tons and over but less than 25 tons	5.000	1.000
25 tons and over but less than 50 tons	7.500	1.500
50 tons and over but less than 100 tons	10.000	2.000
100 tons and over but less than 150 tons	15.000	3.000
150 tons and over but less than 300 tons	20.000	4.000
300 tons and over but less than 500 tons	25.000	5.000
500 tons and over	30.000	6.000

COMMENCEMENT

2. This Act shall come into operation on the date of its publication in the Gazette.

REPUBLIQUE DE VANUATU

LOI N° 8 DE 1983 SUR LE REGLEMENT MARITIME (MODIFICATION)

Sommaire

1. Modification

2. Entrée en vigueur.

REPUBLIQUE DE VANUATU

LOI N° 8 DE 1983 SUR LE REGLEMENT MARITIME (MODIFICATION)

Promulguée: 20.4.83

Entrée en vigueur: 13.6.83

Visant à modifier le chapitre 20 du Queen's Regulation portant sur le Règlement maritime.

Le président de la République et le Parlement promulguent le texte suivant :

MODIFICATION.

1. Le Règlement maritime (chapitre 20) est modifié de la façon suivante :
 - a) Remplacer dans le titre le mot anglais "British" par le mot "vanuatuan".
 - b) Remplacer
 - 1) les termes anglais "New Hebrides" et "N.H." par le mot "Vanuatu" et
 - 2) le terme anglais "Resident Commissioner" par "ministre des Transports",à chaque fois que ces termes apparaissent dans le Règlement ;
 - c) A l'article 2 :
 - 1) dans la définition de "dangerous goods" (produits dangereux), remplacer le terme "Explosives Act 1875" par le terme "International Maritime Dangerous Goods Code, 1977 as from time to time amended" (code maritime international de 1977 sur les produits dangereux, tel qu'amendé) ;
 - 2) supprimer les définitions des termes "Department of Trade and Industry" (service du commerce et de l'industrie) et "Merchant Shipping Acts" (lois sur la marine marchande) ;
 - 3) dans la définition du mot vessel (navire), remplacer : "anything made or used to carry by water or to hold or contain on water any person or goods or property whatsoever" par la phrase suivante : "except where otherwise provided in this Regulation, any vessel not exceeding 500 gross tons engaged primarily in trade between places in Vanuatu" (sauf dispositions contraires du présent Règlement, tout navire n'excédant pas 500 tonneaux de jauge brute effectuant principalement des échanges commerciaux entre plusieurs points de l'archipel) ;
 - 4) dans la définition de "Vila Radio", remplacer le mot "Joint Administration" (administration conjointe) par le mot "gouvernement"

- d) A l'article 6, insérer les mots "Bislama or French" (bichelamar ou français) après le mot "English" (anglais) aux paragraphes 1 c) et 3 ;
- e) A l'article 12 :
- 1) aux alinéas a) et b), remplacer "Department of Trade and Industry" (service du commerce et de l'industrie) par "competent authority of a specified country" (autorité compétente d'un pays désigné) ;
 - 2) abroger l'alinéa c) ;
 - 3) ajouter le paragraphe suivant (l'actuel article 12 devenant donc le paragraphe 1. de l'article 12) :

"2. In this section "specified country" means any country which the Minister may by order specify for the purpose of this section.
(Dans cet article, "pays désigné" fait référence à tout pays que le Ministre peut désigner par arrêté aux fins d'interprétation du présent article).
- f) Au paragraphe 2 de l'article 21, remplacer les deux fois "Merchant Shipping Acts" (lois sur la marine marchande) par "International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 as from time to time amended" (convention internationale de 1974 sur la sécurité en mer, telle que modifiée) ;
- g) A l'article 28, remplacer "twenty four months" (vingt-quatre mois) par "twelve months (douze mois) ;
- h) Au paragraphe 2 i) de l'article 34, remplacer "the Department of Trade and Industry in accordance with the Load Line Rules made from time to time under the Merchant Shipping Act" par "the International Convention on Load Lines, 1966 as from time to time amended" (la convention internationale de 1966 sur des lignes de charge, telle que modifiée) ;
- i) Au paragraphe 4 de l'article 35, remplacer "a Legal Officer as defined in section 2 of the Criminal Procedure Code Regulation" par "the Attorney-General" (l'Attorney général) ;
- j) Au paragraphe 1 de l'article 39, remplacer "Merchant Shipping (Radio) Rules, 1952, made under the Merchant Shipping Act" par "International Convention on Safety of Life at Sea, 1974 as from time to time amended" (Convention internationale de 1974 sur la sécurité en mer, telle que modifiée) ;
- k) Au paragraphe 2 de l'article 47, remplacer "High Court" et "High Court of the Western Pacific" par "Supreme Court" (Cour suprême).
- l) Supprimer l'actuel article 48 et le remplacer par les dispositions suivantes :
- "Application 48.
1. Nonobstant toutes dispositions contraires, le présent Règlement ne s'applique pas aux navires immatriculés conformément à la loi maritime n° 8 de 1981.

2. Le présent Règlement s'applique aux navires non militaires appartenant à l'Etat ainsi qu'aux fonctionnaires autres que les militaires".

- m) Abroger l'article 49 ;
- n) Remplacer dans tout le Règlement :
 - cinquante dollars par 25.000 vatu ;
 - cent dollars par 50.000 vatu ;
 - deux cents dollars par 100.000 vatu ;
 - six cents dollars par 300.000 vatu ;
 - mille dollars par 500.000 vatu.
- o) A l'annexe 3, remplacer sans en modifier l'ordre les tarifs de la troisième colonne de l'annexe par les tarifs suivants :
 - "Vatu
 - 500
 - 1.000
 - 1.000
 - 1.500
 - 1.500
 - 2.000
 - 2.000
 - 500
 - 1.000
 - 1.000
 - 1.500
 - 2.000
 - 200
 - 200"
- p) A l'annexe 5 :
 - 1) à l'alinéa b 1) du paragraphe 1, remplacer "Rules(C Part C, Prevention of Collision at Sea Regulation)" par "rules contained in Part B of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 as from time to time amended" (règles figurant au titre B des règlements internationaux de 1972 sur la prévention des collisions en mer, tels que modifiés) ;
 - 2) à l'alinéa b 10) du paragraphe 3, remplacer "Prevention of Collisions at Sea Regulation" par "the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 as from time to time amended" (règlements internationaux de 1972 sur la prévention des collisions en mer, tels que modifiés) ;
- q) A l'annexe 9, supprimer le tableau relatif aux frais d'inspection et le remplacer par le tableau suivant :

Frais d'inspection en vue de la délivrance d'un
certificat de sécurité

<u>Tonnage de jauge brute</u> <u>des navires (1)</u>	<u>Inspection (2)</u>	<u>Pour toute visite supplémen-</u> <u>taire (3)</u>
	<u>Vatu</u>	<u>Vatu</u>
Moins de 10 tonneaux	2.500	500
De 10 tonneaux à moins de 25 tonneaux	5.000	1.000
De 25 tonneaux à moins de 50 tonneaux	7.500	1.500
De 50 tonneaux à moins de 100 tonneaux	10.000	2.000
De 100 tonneaux à moins de 150 tonneaux	15.000	3.000
De 150 tonneaux à moins de 300 tonneaux	20.000	4.000
De 300 tonneaux à moins de 500 tonneaux	25.000	5.000
500 tonneaux et plus	30.000	6.000

ENTREE EN VIGUEUR

2. La présente loi entrera en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel.

ACT NO. 9 OF 1983

REPUBLIC OF VANUATU

1983

THE PREVENTION OF COLLISIONS AT SEA ACT No. 9 OF 1983

Arrangement of Sections

1. Application of International Regulations.

2. Offences.

3. Repeal.

4. Commencement.

The Schedule.

REPUBLIC OF VANUATU

THE PREVENTION OF COLLISIONS AT SEA ACT No. 9 OF 1983

WELAFANAN TO BIHEGEM

Assent : 20/4/83

Commencement: 13/6/83

An Act to apply the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

BE IT ENACTED by the President and Parliament as follows :-

APPLICATION OF INTERNATIONAL REGULATIONS

1. The provisions contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 set out in the Schedule hereto as from time to time amended shall apply to -
 - (a) all vessels to which the provisions of the Shipping Regulation Cap. 20 apply wherever they are;
 - (b) all vessels in the archipelagic waters and territorial seas as defined in sections 4 and 5 respectively of the Maritime Zones Act No. 23 of 1981.

OFFENCES

2. If any ship to which the provisions of the International Regulations referred to in section 1 apply contravenes or fails to comply with any of the said provisions the owner and master thereof shall be guilty of an offence.

Penalty: imprisonment for five years and a fine of 1,000,000 Vatu.

REPEAL

3. The Prevention of Collisions at Sea Regulation, Cap. 21 is hereby repealed.

COMMENCEMENT

4. This Act shall come into operation on such day as the Minister may by order appoint.

The Schedule

**INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA, 1972
PART A. GENERAL**

Rule 1 — Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Rule 2 — *Responsibility*

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Rule 3 — *General Definitions*

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

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

(b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

(c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

(d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

(e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

(f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

(g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

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

- (i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;
- (ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;
- (iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;
- (iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;
- (v) a vessel engaged in minesweeping operations;
- (vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

(h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

(i) The word "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

(j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

(k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

(l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

PART B. STEERING AND SAILING RULES

Section I — Conduct of vessels in any condition of visibility

Rule 4 — *Application*

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

Rule 5 — *Look-out*

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

Rule 6 — *Safe Speed*

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions. In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account :

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

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

Rule 7 — *Risk of Collision*

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

- (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

Rule 8 — *Action to avoid Collision*

(a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Rule 9 — *Narrow Channels*

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34 (d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

- (e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 (d).
- (ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

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

Rule 10 — *Traffic Separation Schemes*

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

- (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
- (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;
- (iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

- (i) in cases of emergency to avoid immediate danger;
- (ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel of less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

Section II — Conduct of vessels in sight of one another

Rule 11 — Application

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

Rule 12 — Sailing Vessels

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

- (i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;
- (ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;
- (iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Rule 13 — *Overtaking*

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

Rule 14 — *Head-on Situation*

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Rule 15 — *Crossing Situation*

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

Rule 16 — *Action by Give-way Vessel*

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

Rule 17 — *Action by Stand-on Vessel*

(a) (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

Rule 18 — *Responsibilities between Vessels*

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

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

- (b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
 - (iii) a vessel engaged in fishing.

- (c) A vessel engaged in fishing when underway shall, so far as possible, keep out of the way of:
 - (i) a vessel not under command;
 - (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

- (d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals in Rule 28.
 - (ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

- (e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, however, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

Section III — Conduct of vessels in restricted visibility

Rule 19 — *Conduct of Vessels in Restricted Visibility*

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

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I of this Part.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

- (i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;
- (ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

PART C. LIGHTS AND SHAPES

Rule 20—*Application*

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

Rule 21—*Definitions*

- (a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 22.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.
- (b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.
- (c) "Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

(d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c) of this Rule.

(e) "All-round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

Rule 22 — *Visibility of Lights*

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

(a) In vessels of 50 metres or more in length:

- a masthead light, 6 miles;
- a sidelight, 3 miles;
- a sternlight, 3 miles;
- a towing light, 3 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:

- a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- a sidelight, 2 miles;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(c) In vessels of less than 12 metres in length:

- a masthead light, 2 miles;
- a sidelight, 1 mile;
- a sternlight, 2 miles;
- a towing light, 2 miles;
- a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles

Rule 23 — *Power-driven Vessels Underway*

(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

- (i) a masthead light forward;
- (ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;
- (iii) sidelights;
- (iv) a sternlight.

(b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

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

Rule 24 — *Towing and Pushing*

(a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight;
- (iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;
- (v) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

(c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

- (i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line;
- (ii) sidelights;
- (iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) of this Rule apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).

(e) A vessel or object being towed shall exhibit:

- (i) sidelights;
- (ii) a sternlight;
- (iii) when the length of the tow exceeds 200 metres, a diamond shape where it can best be seen.

(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,

(i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;

(ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

(g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) of this Rule, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

Rule 25 — *Sailing Vessels Underway and Vessels under Oars*

(a) A sailing vessel under way shall exhibit:

- (i) sidelights;
- (ii) a sternlight.

(b) In a sailing vessel of less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be combined in one lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

(d) (i) A sailing vessel of less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) of this Rule, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape apex downwards.

Rule 26 — *Fishing Vessels*

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) A vessel when engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, shall exhibit:

- (i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white, or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;
- (ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white, or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II to these Regulations.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27 — *Vessels not under Command or Restricted in their Ability to Manoeuvre*

(a) A vessel not under command shall exhibit:

- (i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;
- (ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;
- (iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:

- (i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;
- (ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;
- (iii) when making way through the water, masthead lights, sidelights and a sternlight, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i);
- (iv) when at anchor, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the light, lights or shape prescribed in Rule 30.

(c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights or shapes prescribed in sub-paragraphs (b) (i) and (ii) of this Rule, exhibit the lights or shape prescribed in Rule 24 (a).

(e) A vessel of less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d) of this Rule.

Rule 31 — *Seaplanes*

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

PART D. SOUND AND LIGHT SIGNALS

Rule 32 — *Definitions*

(a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

(c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

Rule 33 — *Equipment for Sound Signals*

(a) A vessel of 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

(b) A vessel less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

Rule 34 — *Manoeuvring and Warning Signals*

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

- one short blast to mean "I am altering my course to starboard";
- two short blasts to mean "I am altering my course to port";
- three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) of this Rule by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

- (i) these light signals shall have the following significance:
 - one flash to mean "I am altering my course to starboard";
 - two flashes to mean "I am altering my course to port";
 - three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

- (ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;
 - (iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.
- (c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:
- (i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
 - two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
 - two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side".
 - (ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
 - one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or actions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

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

Rule 35 — *Sound Signals in Restricted Visibility*

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

(a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

(b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

(c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule, sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b) of this Rule.

(f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) of this Rule and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

(h) A vessel of less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) of this Rule sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36 — Signals to attract Attention

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

Rule 37 — Distress Signals

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

PART E. EXEMPTIONS

Rule 38 — Exemptions

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

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

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

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels of less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels of 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I to these Regulations, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

ANNEX I

Positioning and technical details of lights and shapes

1 — *Definition*

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

2 — *Vertical positioning and spacing of lights*

(a) On a power-driven vessel of 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

- (i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;
- (ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1,000 metres from the stem when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

(d) A power-driven vessel of less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height of less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be carried at least 1 metre higher than the sidelights.

(e) One of the two or three masthead lights prescribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three-quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and carried on a power-driven vessel of less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

- (i) on a vessel of 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;
- (ii) on a vessel of less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale;
- (iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel of 50 metres or more in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

3 — *Horizontal positioning and spacing of lights*

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but need not be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

(b) On a vessel of 20 metres or more in length the sidelights shall not be placed in front of the forward masthead lights. They shall be placed at or near the side of the vessel.

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

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be placed at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the sidelights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be placed at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5 — *Screens for sidelights*

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

6 — *Shapes*

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

- (i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre
- (ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;
- (iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;
- (iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metres.

(c) In a vessel of less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7 — Colour specification of lights

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

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

(i)	<i>White</i>						
	<i>x</i>	0.525	0.525	0.452	0.310	0.310	0.443
	<i>y</i>	0.382	0.440	0.440	0.348	0.283	0.382
(ii)	<i>Green</i>						
	<i>x</i>	0.028	0.009	0.300	0.203		
	<i>y</i>	0.385	0.723	0.511	0.356		
(iii)	<i>Red</i>						
	<i>x</i>	0.680	0.660	0.735	0.721		
	<i>y</i>	0.320	0.320	0.265	0.259		
(iv)	<i>Yellow</i>						
	<i>x</i>	0.612	0.618	0.575	0.575		
	<i>y</i>	0.382	0.382	0.425	0.406		

8 — Intensity of lights

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

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

where I is luminous intensity in candelas under service conditions,

T is threshold factor 2×10^{-7} lux,

D is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K is atmospheric transmissivity.

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

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

<i>Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D</i>	<i>Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I</i>
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

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

9 — *Horizontal sectors*

- (a)
- (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1 degree and 3 degrees outside the prescribed sectors.
 - (ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5 degrees abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5 degrees within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5 degrees within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 per cent up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5 degrees outside the prescribed limits.

(b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6 degrees, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

10 — *Vertical sectors*

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 60 per cent of the required minimum intensity is maintained from 7.5 degrees above to 7.5 degrees below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:

- (i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;
- (ii) at least 50 per cent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11 — *Intensity of non-electric lights*

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

12 — *Manoeuvring light*

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

13 — *Approval*

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

ANNEX II

Additional signals for fishing vessels fishing in close proximity

1 — *General*

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

2 — *Signals for trawlers*

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

- (i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;
- (ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;
- (iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.

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

- (i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;
- (ii) when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction, the lights prescribed in 2 (a) above.

3 — *Signals for purse seiners*

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

ANNEX III

Technical details of sound signal appliances

1 — Whistles

(a) Frequencies and range of audibility

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

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

(b) Limits of fundamental frequencies

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

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

(c) Sound signal intensity and range of audibility

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

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

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

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

(d) Directional properties

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

(e) Positioning of whistles

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

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

(f) Fitting of more than one whistle

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

(g) Combined whistle systems

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

2 — *Bell or gong*

(a) Intensity of signal

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

(b) Construction

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

3 — Approval

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

ANNEX IV

Distress signals

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:

- (a) A gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
- (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
- (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
- (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group . . . — — — . . . (SOS) in the Morse Code;
- (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
- (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
- (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
- (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
- (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
- (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
- (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
- (l) the radiotelegraph alarm signal;
- (m) the radiotelephone alarm signal;
- (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

- (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);
- (b) a dye marker.

REPUBLIQUE DE VANUATU

LOI N° 9 DE 1983 RELATIVE A LA PREVENTION DES ABORDAGES EN MER

Sommaire

1. Application du Règlement international.
2. Infraction.
3. Abrogation
4. Entrée en vigueur

REPUBLIQUE DE VANUATU

LOI N° 9 DE 1983 RELATIVE A LA PREVENTION DES ABORDAGES EN MER

Promulguée: 20.4.83

Entrée en vigueur : 13.6.83

visant à mettre en vigueur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Le président de la République et le Parlement promulguent le texte suivant :

APPLICATION DU REGLEMENT INTERNATIONAL

1. Les dispositions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, figurant en annexe au présent texte et tel que ponctuellement modifié, s'appliquent à :
 - a) tous les navires auxquels s'appliquent les dispositions du "Shipping Regulation Cap. 20", où qu'ils se trouvent ;
 - b) tous les navires se trouvant dans les eaux archipélagiques et territoriales définies aux articles 4 et 5 de la loi n° 23 de 1981 sur le territoire maritime.

INFRACTION

2. Si un navire auquel s'applique le Règlement international visé à l'article 1 contrevient aux dispositions dudit Règlement ou manque de s'y conformer, le propriétaire ou le capitaine de ce navire se rend coupable d'une infraction.
Peine : emprisonnement d'une durée de 5 ans ainsi qu'une amende de 1.000.000 de Vatu.

ABROGATION

3. Le "Queen's Regulation Cap. 21" relatif à la prévention des abordages en mer est abrogé.

ENTREE EN VIGUEUR

4. Le présent texte entrera en vigueur le jour nommé par arrêté du Ministre.

ANNEXE

RÈGLEMENT INTERNATIONAL 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 État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche.

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

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

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

Règle 2

Responsabilité

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

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

Règle 3

Définitions générales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur 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 d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

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

PARTIE B — RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

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

RÈGLE 4

Champ d'application

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

Règle 5

Veille

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

Règle 6

Vitesse de sécurité

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

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

a) Pour tous les navires :

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

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

- i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;
- ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;
- iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;
- iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;
- v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;

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

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 telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

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

(1)
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.

(1) Cette expression est en cours de remplacement par l'expression "couloir de ~~navigation~~ circulation" déjà employée dans certains ouvrages Français. (78.57)

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

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

Règle 11

Champ d'application

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

Règle 12

Navires à voile

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

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

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

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

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

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre

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

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

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

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

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

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

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

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

Règle 15

Navires dont les routes se croisent

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

Règle 16

Manœuvre du navire non privilégié

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

Règle 17

Manœuvre du navire privilégié

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

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

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

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

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

Règle 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

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

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 les mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :

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

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

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

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

Règle 24

Remorquage et poussage

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

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

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

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

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

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

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

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

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

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

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer :

i) des feux de côté;

ii) un feu de poupe;

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

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

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

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

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

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, des feux super-

posés 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 :

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 en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

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

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

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

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

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

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

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

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

Règle 37

Signaux de détresse

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

PARTIE E — EXEMPTIONS

Règle 38

Exemptions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE I

EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET MARQUES

1. Définition

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

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

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

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

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

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel ou 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. Écrans 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)	<i>Blanc</i>						
	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)	<i>Vert</i>						
	x	0,028	0,009	0,300	0,203		
	y	0,385	0,723	0,511	0,356		
iii)	<i>Rouge</i>						
	x	0,680	0,660	0,735	0,721		
	y	0,320	0,320	0,265	0,259		
iv)	<i>Jaune</i>						
	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 :

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

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

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

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

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

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

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

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

9. Secteurs horizontaux de visibilité

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

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

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

10. Secteurs verticaux de visibilité

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

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

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

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

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

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

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

11. Intensité des feux non électriques

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

12. Feux de manœuvre

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

13. Agrément

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

ANNEXE II

SIGNAUX SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE PÊCHE PÊCHANT A PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES

1. Généralités

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

2. Signaux pour chalutiers

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

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

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

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

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

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

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

ANNEXE III

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

I. 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 I 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 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) *Emplacements des sifflets*

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

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

f) *Installation de plusieurs sifflets*

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

g) *Ensemble de sifflets*

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

2. Cloche ou gong

a) *Intensité du signal*

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

b) *Construction*

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

3. Agrément

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

ANNEXE IV

SIGNAUX DE DÉTRESSE

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

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

REPUBLIC OF VANUATU

TELECOMMUNICATIONS (FEES AND CHARGES)

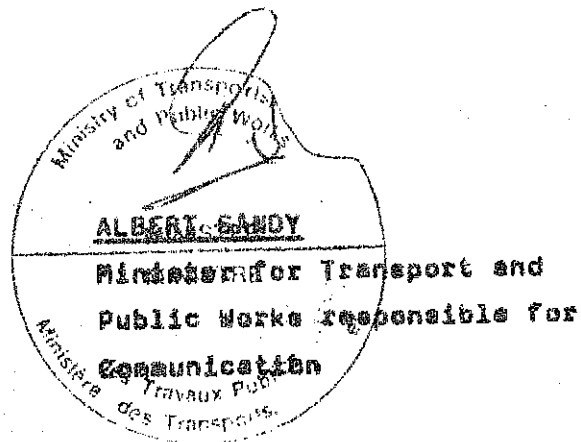
ORDER No. 19 OF 1983

To prescribe fees and charges for certain telecommunications services.

IN EXERCISE of the power contained in section 26 of the Telecommunications Act No. 26 of 1982, I hereby make the following Order :-

1. In respect of the several matters contained in Schedules 1, 2, 3, 4 and 5, there shall be paid to the Government of the Republic of Vanuatu the several sums for the fees and charges specified in those Schedules.
2. This Order shall come into force on the 1st day of July, 1983.

MADE at Port Vila this 9th day of June, 1983.



REPUBLIQUE DE VANUATU

ARRETE N°19 DE 1983

SUR LES TELECOMMUNICATIONS (TAXES ET REDEVANCES)

relatif aux taxes et redevances exigibles au titre des divers services de télécommunication.

LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES TRAVAUX PUBLICS :

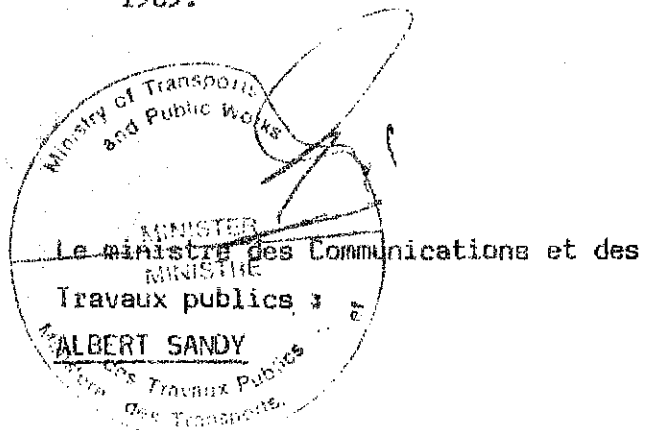
VU l'article 26 de la loi n° 26 de 1982 sur les télécommunications,

ARRETE :

ARTICLE 1er Il est dû au Gouvernement de la République de Vanuatu, au titre des services visés aux annexes 1, 2, 3, 4 et 5 des présentes, les taxes et redevances spécifiées auxdites annexes.

ARTICLE 2 Le présent arrêté entrera en vigueur le 1er juillet 1983.

FAIT à Port-Vila le 9, Juin 1983.



SCHEDULE 1

TELEPHONE FEES AND CHARGES

PART A SERVICE CONNECTION FEES

	<u>Vatu</u>
1. For each exchange line, external extension, tie line or private line (leased circuit) installed in premises within a radial distance from the exchange of 2 Km	
(a) Where a connection and the associated installation already exist and are taken over from the previous subscriber and without a alteration or removal of telephone apparatus.	2,200
(b) Where a connection and the associated installation including the external wiring already exist but the telephone apparatus has to be installed or removed to another position.	4,000
(c) In all other cases	14,000
2. For each exchange line, external extension or private line (Leased circuit) installed in premises beyond a radial distance from the exchange of 2 Km where there has been no previous connection.	
The fee prescribed in the proceeding paragraph (c) plus, for each 100 metres or part thereof of the route distance measured from the perimeter of the said standard to the said premises.	1,000
3. For a Private Radio Circuit between any two points within the country, Terminal to Terminal	14,000
4. For Private line (leased circuit) between two or more exchange areas the fee shall be the cumulative amount due from each exchange area plus the radio fee.	
5. For Telex lines to all locations within the country not exceeding 2 Km from a telephone exchange.	14,000

6.	(a)	For parallel extension instrument	2.200
	(b)	For Plug & Socket comprising one bell one plug and two sockets	2.400
	(c)	For each extra socket	2.000
	(d)	For each Plan set instrument including the main or other instrument with inter-communication	3.600
7.		For each private manual branch exchange or house exchange system including power supply and distribution box with	
	(a)	up to 6 extensions	5.500
	(b)	up to 12 extensions	8.200
	(c)	up to 25 extensions	11.000
	(d)	up to 50 extensions	13.800
	(e)	more than 50 extensions by special negotiation	
8.		For each private automatic branch exchange including power supply and distribution box or frame with -	
	(a)	up to 10 m extensions	8.200
	(b)	up to 25 extensions	13.800
	(c)	26 to 60 extensions	22.000
9.	(a)	For each temporary exchange line connection - where service can be provided by means of an existing line or where not more than 100 metres of line and no new poles are required	3.850
	(b)	For each temporary radio leased circuit	2.000
	(c)	For a temporary leased circuit between two or more exchange areas the fee shall be the cumulative amount due from each exchange area plus radio charges	
10.		For VHF Subscriber Radio Telephone	14.000

PART B ANNUAL RENTALS

1.		For each exchange line connection including a standard telephone instrument, where fitted	12.000
----	--	---	--------

2. For each internal extension or parallel extension without intercommunication 3,600
3. For each socket connection 1,200
4. For each Plan Set extension or House Exchange System extension or other extension with intercommunication facilities and for each extension other than a parallel extension, connected to a private manual branch exchange 6,000
5. For each private automatic branch exchange extension other than a parallel extension 8,400
6. For each external extension, the charge prescribed for the extension instrument plus a line rental of -
 - (a) For the first 100 metres of line or part thereof within a standard area 1,000
 - (b) For each additional 500 metres or part thereof within a standard area 2,000
 - (c) In all other cases, for each 100 metres or part thereof of the route distance measured from the perimeter of the said standard area to the said premises 1,000
7. For each private line leased for private telephone, data or other telecommunication purposes where both premises are within the same exchange area and not connected to the public telephone system -
 - (a) For the first 500 metres, or part thereof of local wiring or the first 500 metres or part thereof measured from the distribution frame of an exchange for each main cable pair used for such private line. 36,000
 - (b) For each additional 500 metres or part thereof within a standard area 10,000
 - (c) For a private telegraph or data circuit up to 50 Baud between two or more exchange areas the rental shall be the amount due from each exchange area plus radio circuit charges as follows -

Santo	Vatu	30,000
Malekula	Vatu	24,000
Tanna	Vatu	12,000
Erromango	Vatu	6,000
 - (d) For Telex line to all locations 36,000

- (e) For a private voice or data circuit over 50 Baud between two or more exchange areas the rental for the radio portion of the circuit shall be as follows:

Santo	Vatu	720,000
Malekula	Vatu	576,000
Tanna	Vatu	288,000
Erromanga	Vatu	144,000

8. Private manual branch exchanges (hereinafter referred to as PMBXs) -

- (a) For Government owned PMBXs the hiring and maintenance charges shall be included in the rental prescribed herein for extensions.

- (b) For Subscribers owned PMBXs, maintenance charge for PMBXs with capacity for -

(i) up to 6 extensions	6,000
(ii) 7 to 12 extensions	12,000
(iii) 13 to 25 extensions	24,000
(iv) 26 to 60 extensions	60,000
(v) more than 60 extensions by special negotiation.	

Provided that additional charges based on installed cost shall be payable for any spare parts or apparatus required for repairs or replacements.

9. Private automatic branch exchanges (hereinafter referred to as PABXs)

- (a) For Government - owned PABXs the hiring and maintenance charges shall be included in the rental prescribed herein for extensions.

- (b) For subscriber - owned PABXs, maintenance charges for the PABX with capacity for -

(i) up to 10 extensions	18,000
(ii) 11 to 25 extensions	48,000
(iii) 26 to 60 extensions	120,000
(iv) more than 60 extensions by special negotiation	

Provided that additional charges based on installed cost shall be payable for any spare parts or apparatus required for repairs or replacements.

10. For Subscriber - owned extension instruments connected to a PMBX or PABX, maintenance charges for -
 - (a) each 4 wire telephone or telephone with recall button 3.000
 - (b) each standard telephone instrument 2.400

11. Subscriber - owned Plan Sets, House Exchange or inter-communications systems, maintenance charge for each instrument, including associated power supply 3.600

12. For a telephone instrument fitted with a key pad in lieu of a circular dial -

The rental prescribed herein for a standard exchange line or extension instrument as the case may be plus an additional annual charge of 2.000

13. For VHF subscriber radio connected to a telephone exchange 15.000

14. For solar panel for VHF installation 5.000

15. VHF Subscribers are required to provide their own power source of approved design

16. For Temporary Service under Article 9 or Part A
 - (a) For a temporary exchange line for a period not exceeding four weeks 2.400

Provided that a temporary connection required or retained for a period exceeding four weeks shall be deemed to be a standard connection for which the standard connection fees and annual rental charges shall be payable.

- (b) A temporary leased radio circuit will be charged for the actual period used as a proportion of the annual charge, with a minimum of 2 days
- (c) For a temporary leased circuit between two exchange areas the rental shall be the cumulative amount due from each exchange area plus radio charges

PART C TRANSFER FEES AND MISCELLANEOUS CHARGES

1. Transferring an exchange line, VHF Telephone, external extension, tie line or private line to another building which must have existing cable distribution, including the cost of shifting the telephone instrument or main instrument if any 4.200
2. Transferring any telephone instrument, extension bell or socket connection from one room to another within the same building 2.400
3. Transferring any telephone instrument extension bell or socket connection from one place to another within the same room 1.000
4. For testing or fitting subscriber's telephone instrument of approved design and recovering Government-owned telephone instrument 1.000
5. Change of telephone number at subscribers request 1.500
6. For a temporary disconnection and restoration of a disconnected exchange line 1.500
7. (a) For each additional entry after the first in the telephone Directory, per line, per issue 1.000
- (b) For each entry in the Telephone Directory in bold type, per issue 1.000
- Provided that each subscriber shall be provided with one standard entry consisting of one line in the Directory for each exchange line rented.
- (c) Subscribers who do not wish to have their numbers published in the Telephone Directory shall pay an ex-directory (silent number) charge, per issue of 2.500

PART D CALL CHARGES

1. (a) Local calls between subscriber connected to the same automatic exchange 12
- (b) Calls between subscriber in Vila and subscribers in Luganville per 24 seconds 12

- (c) Calls from Radio Subscribers: the above fees multiplied by 2
2. Calls connected by an operator to and from ship and teleradio stations including VHF teleradio stations.
- (a) for the first 3 minutes or part thereof 120
 - (b) for each additional minute or part thereof 40
3. Internal Trunk calls connected by an operator -
- (a) for the first 3 minutes or part thereof 120
 - (b) for each additional minute of part thereof 40
4. International Calls - such charges as shall be authorised by the Minister from time to time in accordance with any agreement entered into by or on behalf of the Vanuatu Government
5. Advice of Duration and Call charge - For advice of the charge of an operator - ;connected call, in addition to any other charges payable for the call 20
6. Personal collect and fixed time Calls connected by an Operator -
- An additional charge equivalent to one minute of the appropriate call charge.
- Provided that the personal call fee is payable whether or not the called person is available.
7. Verification of Call Charges -
- (a) for checking call metering equipment 200
 - (b) for providing daily meter readings at subscribers request (per day) 50
 - (c) for providing a printed record of metered calls at subscribers request for a period not exceeding two weeks 500
- and in addition, per day 50

Provided that the fees prescribed in this article shall be remitted if the records or equipment of the Posts and Telecommunications Department are found to be faulty or in error.

8. For calls from Post Offices over RSS Circuits
per minute

- | | |
|----------------------|----|
| (a) to Vila numbers | 24 |
| (b) to Santo numbers | 48 |

SCHEDULE 2

RADIO LICENCE FEES

	<u>Vatu</u>
(a) Licence to establish and use a station for radiocommunication using non-commercial HF frequencies -	
(i) Private non-commercial	10.000
(ii) Government	5.000
(b) Licence to establish and use a station for radiocommunication using VHF frequencies -	
(i) Private non-commercial	5.000
(ii) Government	5.000
(c) Licence to persons already in possession of a licence under (c), to establish additional stations for radiocommunication using commercial frequencies, for each station in addition to the first two	11.000
(d) Licence to establish a station in a network of Government stations for radiocommunication using a dedicated assigned frequency	3.000
(e) Licence to establish and use a station for radiocommunication on board a ship using maritime service frequencies -	
(i) Commercial trading vessels over 25 metres register length	10.000
under 25 metres registered length	5.000
(ii) Tourist passenger vessel	3.000
(iii) Water taxi	2.000
(iv) Private pleasure craft	1.000
(v) Government ship station	3.000
(f) Amateur Licence	
(i) full unrestricted	1.000
(ii) Novice restricted	500
(iii) VHF restricted	500
(g) Citizens band station	200
(h) Land Mobile Network base station	3.000
each mobile station	3.000

SCHEDULE 3

FEEs PAYABLE IN RESPECT OF EXAMINATIONS FOR CERTIFICATES

	<u>Vatu</u>
1. Examinations for 1st Class and 2nd Class Radio-telegraph Operators certificate	
Technical test (sections a, b and c)	300
Morse and telephone operating (sections d and e)	300
Regulations, etc. (section f, g and h)	300
2. Examinations for Radiotelegraph Operator's Special Certificate	
Morse and telephone operating (sections a and e)	250
Practical and technical test (sections b, d and f)	250
Regulations (section c)	250
3. Examination for Radiotelephone Operator's Certificate	
Technical (section a)	200
Operating and practical (section b and c)	200
Regulations (section d)	200
4. Examination of restricted Radiotelegraph Operator's Certificate	
Operating and practical (sections a and b)	200
Regulations (section c)	200
5. Amateur and Novice Amateur Operator's Certificate	
Morse operating (section a)	150
Technical (section b)	150
Regulations (section c)	100

SCHEDULE 4

RATES FOR INLAND TELEGRAMS

	<u>Vatu</u>
Telegrams - per ordinary word	5
per urgent word	10
Ship and inland telegrams via Radio Malapoa per word	25.5

SCHEDULE 5

HOURLY RATES FOR WORK DONE FOR OUTSIDE PARTIES

		<u>Vatu</u>
Staff Level	6	1,100
	5	825
	4	550
	3	385
	2	275
	1	155

With a minimum charge of Vatu 500

ANNEXE 1

TAXES ET REDEVANCES TELEPHONIQUES

TITRE A - TAXE DE RACCORDEMENT

	<u>Vatu</u>
1. Installation d'une ligne reliée au central, d'une ligne extérieure ou ligne privée (y compris les circuits loués en permanence), dans des locaux situés dans un rayon de 2 kilomètres du central :	
a) effectuée à partir d'un branchement et d'installations existants au nom de l'abonné précédent, sans modification ou déplacement de l'installation téléphonique :	2.200
b) effectuée à partir d'un branchement et d'installations existants, y compris le montage extérieur, avec pose ou déplacement de l'installation téléphonique :	4.000
c) dans tous les autres cas :	14.000
2. Installation d'une ligne reliée au central, d'une ligne extérieure ou ligne privée (y compris les circuits loués en permanence), dans des locaux situés dans un rayon de plus de 2 kilomètres du central, en cas de premier branchement : montant de la taxe fixée à l'alinéa c), augmentée au titre de chaque centaine (ou fraction de centaine) de mètres d'acheminement du périmètre du central jusqu'aux locaux, d'une somme de :	1.000
3. Installation d'un circuit radiotéléphonique privé entre deux points situés dans le territoire, de point terminal à point terminal :	14.000
4. Installation d'une ligne privée (circuit loué en permanence) entre deux zones de rattachement ou plus : la taxe exigible cumule la somme due à chaque zone et la taxe radiotéléphonique.	
5. Installation d'une ligne télex en tout point du territoire, dans les 2 kilomètres d'un central téléphonique :	14.000
6. a) Postes supplémentaires en parallèle, par poste :	2.200
b) Ensemble : fiche/prise, comprenant une sonnerie, une fiche et deux prises :	2.400
c) prise supplémentaire, par prise :	2.000
d) standard à ligne unique, comprenant l'appareil principal et l'intercom :	3.600

7. Installation manuelle d'abonné avec postes supplémentaires ou installation privée avec accès au réseau public, y compris la source d'alimentation et un distributeur de :
- a) 6 postes au plus : 5.500
 - b) 12 postes au plus : 8.200
 - c) 25 postes au plus : 11.000
 - d) 50 postes au plus : 13.800
 - e) plus de 50 postes, sur arrangement spécial.
8. Installation automatique d'abonné avec postes supplémentaires, y compris la source d'alimentation et un distributeur ou répartiteur de :
- a) 10 postes au plus : 8.200
 - b) 25 postes au plus : 13.800
 - c) 26 à 60 postes : 22.000
9. a) Raccordement temporaire de ligne, effectué à partir d'une ligne existante ou avec moins de 100 mètres de ligne et sans nouveaux poteaux : 3.850
- b) Par circuit radiotéléphonique temporaire : 2.000
- c) Par circuit loué de façon temporaire entre 2 zones de rattachement ou plus : la taxe exigible cumule la somme due à chaque zone et la taxe radiotéléphonique.
10. Par radiotéléphone en liaison VHF : 14.000

TITRE B - REDEVANCES ANNUELLES

- 1. Par raccordement de ligne au central, comprenant un appareil téléphonique classique en place : 12.000
- 2. Par poste supplémentaire, interne ou en parallèle, sans intercommunication : 3.600
- 3. Par branchement de prise : 1.200
- 4. Par standard à ligne unique avec intercom, par installation privée avec accès au réseau public, par poste supplémentaire avec intercom et par poste supplémentaire, autre qu'un parallèle, relié à une installation manuelle d'abonné avec postes supplémentaires : 6.000
- 5. Par installation automatique d'abonné avec postes supplémentaires, autres qu'en parallèle : 8.400

6. Par installation supplémentaire extérieure : montant de la taxe prescrite pour l'appareil supplémentaire plus une redevance de ligne calculée comme suit -
- a) au titre de la première centaine (ou fraction de centaine) de mètres, dans une zone normalisée : 1.000
 - b) au titre de chaque portion supplémentaire de 500 mètres (ou moins de 500 mètres), dans une zone normalisée : 2.000
 - c) dans tous les autres cas, au titre de chaque centaine (ou fraction de centaine) de mètres d'acheminement du périmètre de la zone susdite jusqu'aux locaux : 1.000
7. Par ligne privée louée à des fins, à des fins téléphoniques, de transmission de données ou autres fins, lorsque les points terminaux sont situés dans la même zone de rattachement et ne sont pas reliés au réseau public :
- a) pour les 500 premiers mètres (ou moins) du montage local ou pour les 500 premiers mètres (ou moins) mesurés à partir du répartiteur d'un central, par paire en câble utilisée pour cette ligne privée : 36.000
 - b) par portion supplémentaire de 500 mètres (ou moins), dans une zone normalisée : 10.000
 - c) par télégraphe privé ou circuit de données d'un maximum de 50 bauds, entre deux zones de rattachement ou plus ; la taxe exigible cumule la somme due à chaque zone et les taxes de circuit radiotéléphonique suivants :-

Santo	30.000 VT
Malakula	24.000 VT
Tanna	12.000 VT
Erromango	6.000 VT
 - d) par ligne télex, en tout lieu du territoire 36.000
 - e) par circuit téléphonique ou de transmission de données de plus de 50 bauds entre deux zones de rattachement ou plus; la taxe pour la partie radiotéléphonique du circuit est la suivante -

Santo	720.000 VT
Malakula	576.000 VT
Tanna	288.000 VT
Erromango	144.000 VT
8. Installation manuelle d'abonné avec postes supplémentaires (ci-après visée sous le sigle PMBX) :
- a) dans le cas de PMBX d'Etat, les redevances et taxes d'entretien sont comprises dans la redevance prescrite au présent tarif pour les postes supplémentaires.
 - b) dans le cas de PMBX appartenant à des abonnés, les frais d'entretien sont calculés comme suit, en fonction de la taille de l'installation :

i)	maximum de 6 postes :	6.000
ii)	de 7 à 12 postes :	12.000
iii)	de 13 à 25 postes :	24.000
iv)	de 26 à 60 postes :	60.000
v)	plus de 60 postes sur arrangement spécial.	

Il est toutefois entendu que les pièces ou appareils requis lors des réparations ou des remplacements sont facturés au coût de leur installation.

9. Installation automatique d'abonné avec postes supplémentaires (ci-après visée sous le sigle PABX)

a) dans le cas de PABX d'Etat, les redevances et taxe d'entretien sont comprises dans la redevance prescrite au présent tarif pour les postes supplémentaires.

b) dans le cas de PABX appartenant à des abonnés, les taxes d'entretien sont calculées comme suit, en fonction de la taille de l'installation :

i)	maximum de 10 postes :	18.000
ii)	de 11 à 25 postes :	48.000
iii)	de 26 à 60 postes :	120.000
iv)	plus de 60 lignes (sur arrangement spécial).	

Il est toutefois entendu que les pièces ou appareils requis lors des réparations ou des remplacements sont facturés au coût de leur installation.

10. Par poste supplémentaire relié à un PMBX ou à un PABX appartenant à un abonné, les taxes d'entretien sont les suivantes :

a)	par un circuit téléphonique à quatre fils ou par téléphone avec bouton de rappel :	3.000
b)	par appareil téléphonique classique :	2.400

11. Standards à ligne unique avec intercom et installations privées avec accès au réseau public ou intercom, appartenant à l'abonné : les taxes d'entretien par appareil, y compris la source d'alimentation associée, s'élèvent à :

3.600

12. Par appareil téléphonique équipé d'un clavier au lieu du cadran circulaire classique : la redevance prescrite au présent tarif pour une ligne téléphonique classique ou pour un appareil supplémentaire, selon le cas, plus une redevance annuelle de :

2.000

13. Pour les abonnés du radiotéléphone en liaison VHF avec un central téléphonique :

15.000

14. Par panneau solaire alimentant une installation VHF :

5.000

15. Les abonnés VHF doivent disposer de leur propre source d'alimentation, d'une conception agréée.

16. Raccordement temporaire, visé à l'article 9 ou au titre A -

a) par ligne installée pour une période n'excédant pas 4 semaines : 2.400

Il est entendu qu'un raccordement temporaire requis ou maintenu au-delà de 4 semaines est réputé permanent ; les taxes et redevances normales sont alors exigibles.

b) un circuit radiotéléphonique loué de façon temporaire est facturé pour la période d'utilisation réelle, au prorata de la redevance annuelle ; la durée d'utilisation minimum est de deux jours ;

c) dans le cas d'un circuit loué de façon temporaire entre deux zones de rattachement, la redevance cumule la somme due à chaque zone et la taxe radiotéléphonique.

TITRE C - TAXES DE TRANSFERT ET FRAIS ACCESSOIRES

1. Transfert d'une ligne, d'un téléphone VHF, d'un poste extérieur, d'une ligne privée dans un autre bâtiment équipé de câbles de distribution, y compris le coût de déplacement des appareils téléphoniques ou le cas échéant, de l'appareil principal : 4.200
2. Déplacement de tout appareil téléphonique, de sonnerie supplémentaire ou de prise d'une pièce à l'autre, dans le même bâtiment : 2.400
3. Déplacement d'un appareil téléphonique, d'une sonnerie supplémentaire ou d'une prise d'un endroit à un autre dans la même pièce : 1.000
4. Vérification ou installation d'un appareil téléphonique de conception agréée appartenant à un abonné et reprise de l'appareil téléphonique d'Etat : 1.000
5. Changement du numéro de téléphone, sur requête de l'abonné : 1.500
6. Rebranchement d'une ligne temporairement coupée : 1.500
7. a) par inscription supplémentaire, outre celle figurant à l'annuaire téléphonique, par ligne et par édition : 1.000
b) par inscription supplémentaire dans l'annuaire téléphonique, en caractères gras, par édition : 1.000

Il est entendu que chaque abonné a droit à une inscription classique d'une ligne dans l'annuaire pour chaque ligne téléphonique louée.

- c) Les abonnés qui ne souhaitent pas voir leur numéro publié à l'annuaire téléphonique doivent acquitter un droit de non-publication (numéro silencieux), par édition : 2.500

TITRE D - TAXES DE COMMUNICATION

1. a) Communication locale entre abonnés reliés au même central automatique : 12
- b) Communication entre les abonnés de Port-Vila et les abonnés de Luganville, toutes les 24 secondes : 12
- c) Communication entre les abonnés du radiotéléphone ; les taxes sus-mentionnées, multipliées par 2.
2. Communication passant par l'opératrice, entre les navires et les stations radiotéléphoniques, y compris les stations VHF :
- a) pour les trois premières minutes, ou pour toute fraction de ce temps : 120
- b) par minute supplémentaire, ou pour toute fraction de ce temps : 40
3. Conversation inter-urbaine passant par l'opératrice :
- a) pour les trois premières minutes ou pour toute fraction de ce temps : 120
- b) pour toute minute supplémentaire ou pour toute fraction de ce temps : 40
4. Communications du régime international :
- les droits sont fixés par le Ministre de façon ponctuelle, conformément aux accords auxquels l'Etat vanuatuan est partie.
5. Demande de conversation avec indication de durée et de tarif : appel passant par l'opératrice, outre les autres taxes exigibles pour la communication : 20
6. Appels personnels en PCV et appels à heure fixe passant par l'opératrice : une taxe supplémentaire, égale à une minute de la taxe de communication exigible.
- Il est entendu que les frais exigibles au titre des appels personnels sont dus que la personne appelée soit disponible ou non.
7. Vérification des taxes de communication
- a) vérification du compteur d'enregistrement d'appel : 200
- b) relevé quotidien de compteur, sur requête de l'abonné (par jour) : 50
- c) relevé imprimé des appels enregistrés sur requête de l'abonné et pour une période n'excédant pas deux semaines : 500
- par journée supplémentaire : 50

Il est entendu que les taxes prescrites au présent titre sont remises si les relevés ou l'équipement du service des Postes et Télécommunications s'avèrent erronés ou défectueux.

8. Appels passés à l'hôtel des Postes, sur circuit d'abonnement rural, RSS, par minute :

- | | |
|------------------------|----|
| a) numéros à Port-Vila | 24 |
| b) numéros à Santo | 48 |

ANNEXE 2

TARIF DES LICENCES RADIO

	<u>Vatu</u>
a) Licence pour l'installation et l'utilisation d'une station de radiocommunication utilisant des hautes fréquences non-commerciales :	
i) station privée et non-commerciale :	10.000
ii) station d'Etat :	5.000
b) Licence pour l'installation et l'utilisation d'une station de radiocommunication utilisant de très hautes fréquences :	
i) station privée et non commerciale :	5.000
ii) station d'Etat :	5.000
c) Licence délivrée aux personnes déjà titulaires d'une licence pour l'installation de stations supplémentaires utilisant des fréquences commerciales ; par station supplémentaire :	11.000
d) Licence pour l'installation d'une station de radiocommunication utilisant une fréquence assignée et fixe au sein d'un réseau de stations d'Etat :	3.000
e) Licence pour l'installation et l'utilisation d'une station de radiocommunication à bord d'un navire, utilisant des fréquences maritimes :	
i) navire marchand d'une longueur déclarée de plus de 25 mètres :	10.000
d'une longueur déclarée de moins de 25 mètres :	5.000
ii) paquebots de croisière :	3.000
iii) bateaux - taxis :	2.000
iv) bateaux de plaisance :	1.000
v) navires de la marine vanuatuanne :	3.000
f) Licence d'amateur :	
i) licence générale :	1.000
ii) licence restreinte (débutant) :	500
iii) licence restreinte (VHF) :	500
g) station à fréquence publique ("Citizens band") :	200
h) réseau terrien mobile, station directrice fixe :	3.000
par station secondaire mobile :	3.000

ANNEXE 3

DROITS EXIGIBLES LORS DES EXAMENS DONNANT ACCES A DES CERTIFICATS

	<u>Vatu</u>
1. Examen pour l'obtention du certificat de radiotélégraphiste de première et deuxième classe :	
Examen technique (sections a, b et c) :	300
Fonctionnement en Morse et fonctionnement du téléphone (sections d et e) :	300
Règlements etc. (section f, g et h) :	300
2. Examen pour l'obtention du certificat spécial de radiotélégraphiste : fonctionnement en Morse et fonctionnement du téléphone (section a et e) :	250
Examen technique et pratique (section b, d et f) :	250
Règlements (section c) :	250
3. Examen pour l'obtention du certificat de radiotéléphoniste :	
Examen technique (section a) :	200
Fonctionnement et examen pratique (section b et c) :	200
Règlements (section d) :	200
4. Examen pour l'obtention du certificat restreint de radiotélégraphiste :	
Fonctionnement et examen pratique (section a et b) :	200
5. Certificat de radiotélégraphiste amateur et de radiotélégraphiste débutant :	
Fonctionnement en Morse (section a) :	150
Examen technique (section b) :	150
Règlements (section c) :	100

ANNEXE 4

TARIF DES TELEGRAMMES INTER-ILES

	<u>Vatu</u>
Télégramme : par mot ordinaire	5
par mot urgent	10
Télégramme intérieur adressé à des navires, par l'intermédiaire de Radio Malapoa, par mot	25,5

ANNEXE 5

TAUX HORAIRE DU TRAVAIL EFFECTUE POUR DES TIERS

		<u>Vatu</u>
Catégorie du personnel	6	1.100
	5	825
	4	550
	3	385
	2	275
	1	155

Taux minimum de 500 Vatu.

REPUBLIC OF VANUATU

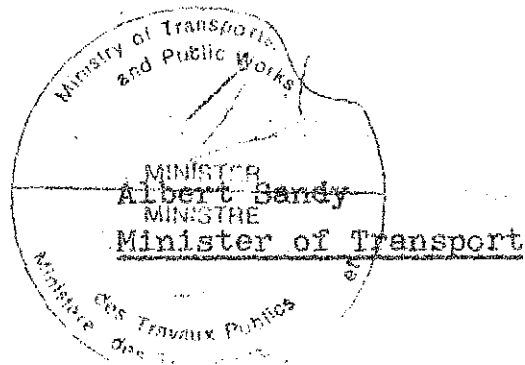
The Prevention of Collisions at Sea Act
(Commencement) Order No. 25 of 1983

To bring into force the Prevention of Collisions at Sea Act No. 9 of 1983.

IN EXERCISE of the power contained in section 4 of the Prevention of Collisions at Sea Act No. 9 of 1983, I hereby make the following Order:-

The Prevention of Collisions at Sea Act No. 9 of 1983 shall come into force on the day of publication of this Order in the Gazette.

MADE at Port Vila this 9th day of June, 1983.



REPUBLIQUE DE VANUATU

ARRETE N°25 DE 1983 RELATIF A LA LOI SUR LA PREVENTION
DES ABORDAGES EN MER (ENTREE EN VIGUEUR)

Rendant exécutoire la Loi n° 9 de 1983 sur la prévention des abordages en mer.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

VU les dispositions de l'article 4 de la loi n° 9 de 1983 sur la prévention des abordages en mer,

A R R E T E :

La loi n° 9 de 1983 sur la prévention des abordages en mer entrera en vigueur à la date de la publication du présent Arrêté au Journal officiel.

FAIT à Port-Vila le 09 juin 1983.

Albert Sandy
Ministre des Transports


REPUBLIC OF VANUATU

THE COURT FEES (CIVIL MATTERS) RULES, 1983

IN EXERCISE of the power conferred by section 45 of the Courts Regulation No. 30 of 1980 and with the approval of the Minister of Finance, the Judicial Committee hereby makes the following Rules:-

- Fees of Court. 1. The fees set in columns 2 and 3 of the schedule shall be payable in respect of the matters set out opposite thereof in column 1.
- Exemption for 2. Where by any convention entered into by the foreign states. Government with any foreign state it is provided that no fee shall be required to be paid in respect of any proceedings, the fees specified in the schedule shall not be payable in respect of those proceedings.
- Payment of 3. The fees prescribed by these Rules shall be fees. payable to an officer of the Court and the document in respect thereof shall be marked by the officer receiving the fee showing the amount of the fee and the date of its receipt.
- Commencement. 4. These Rules shall come into force on the day of publication in the Gazette.

MADE by the Judicial Committee the 10th day of June 1983.



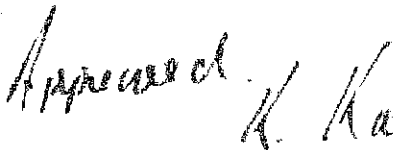
FREDERICK G COOKE
Chief Justice
Chairman



W V KATTAN
Attorney General
Member



G VASARIS
Legal Practitioner
Member





SCHEDULE

<u>Column 1</u>		<u>Column 2</u>	<u>Column 3</u>
<u>CIVIL CAUSES OR MATTERS</u>		<u>MAGISTRATE'S COURT</u>	<u>SUPREME COURT</u>
1. In claims for liquidated sums :			
Not exceeding	50.000 VT	1.000 VT	
	100.000 VT	1.500 VT	
	200.000 VT	2.000 VT	5.000 VT
Exceeding	200.000 VT	3.000 VT	6.000 VT
2. In claims for permanent physical damage :			
Not exceeding	200.000 VT	2.000 VT	
Exceeding	200.000 VT	3.000 VT	6.000 VT
3. In claims between landlords and tenants :			
Where value does not exceed	500.000 VT	3.000 VT	
Where value exceeds	500.000 VT		6.000 VT
4. In claims made under :			
(i) Maintenance of Family Regulation No. 5 of 1966		1.000 VT	
(ii) Maintenance of children Regulation No. 13 of 1966		1.000 VT	
5. On summons or citation where judicial relief is sought and the amount involved cannot be estimated		2.500 VT	6.000 VT
6. On every application, motion or summons not otherwise specifically charged		1.000 VT	5.000 VT
7. On interpleader, on the value of the property involved, calculated on the corresponding fee payable on the issue of a summons			
8. On set-off or counterclaim : a fee calculated on the corresponding fee payable on the issue of a summons			
9. On hearing :			
(i) If defendant admits claim or makes default		NIL	NIL
(ii) If contested, a fee of the same amount as the fee payable on the issue of a summons for each day or part of a day			

MISCELLANEOUS CIVIL MATTERS

1. On making verbal application to the registrar	250 VT	1.000 VT
2. On order of reference to referees etc.	500 VT	1.000 VT
3. On the hearing of a reference before an official referee for every day or part thereof	2.000 VT	4.000 VT
4. On commission to take evidence	1.000 VT	2.000 VT
5. On filing any affidavit, notice or other document	200 VT	2.000 VT
6. On every subpoena	200 VT	1.000 VT
7. On swearing affidavit or making declaration if not specifically charged (for each deponent)	100 VT	500 VT
8. On marking every exhibit or document annexed thereto	50 VT	200 VT
9. On marking every exhibit or document put in evidence in any cause or matter before the court or referee or arbitrator appointed by the court or agreed on between the parties	50 VT	200 VT
10. On attesting signature of a document or execution of a deed for each document or deed and each copy thereof (irrespective of the number of parties)	500 VT	1.000 VT
11. On certifying a copy of a document as an office copy, if not otherwise specifically charged, for each page		
(a) of foolscap or smaller size	100 VT	500 VT
(b) of larger size	150 VT	200 VT
12. On affixing the seal of the court to any document not in a proceeding	150 VT	500 VT
13. On every formal decree	1.000 VT	2.000 VT
14. On every order drawn up, and every office copy of an order, if not otherwise specifically charged	1.000 VT	2.000 VT
15. On issuing writ of habeas corpus		1.000 VT
16. On issuing warrant for the arrest of a party or witness	200 VT	1.000 VT
17. On writ of foreign attachment		1.000 VT

18.	On granting certificate of purchase of a land lease sold under a decree, for every 10.000 VT and also for every fractional part of 10.000 VT, of the purchase price		1.000 VT
19.	For taking and putting into writing the statement of any person by direction of the court	200 VT	1.000 VT
20.	For taking inventory of property by direction of the court for each day or part of a day	500 VT	2.000 VT
21.	For searching the archives : per day		
	(a) Covering a period of not more than six months	1.000 VT	1.000 VT
	(b) Covering a period of more than six months	2.000 VT	2.000 VT
22.	For officer of court accompanying Judge or Referee to view land (besides travelling expenses) from each party for each day or part of a day		2.000 VT
23.	For making a copy of any document or proceedings for each page		
	(a) of foolscap or smaller size	150 VT	150 VT
	(b) of larger size	150 VT	150 VT
24.	Appearance in chambers on any matter	1.000 VT	5.000 VT
25.	Appointment of Notary Public or Commissioner of Oaths		5.000 VT
26.	Divorce applications in chambers or court per day or part of a day		5.000 VT
27.	Any application in Company matters.		2.000 VT

EXECUTION IN CIVIL PROCEEDINGS

1.	On an application to enforce any order by attachment or committal of judgment debtor to prison	500 VT	1.000 VT
2.	For execution of every writ or warrant against property	1.000 VT	2.000 VT
3.	If bailiff in possession, for every day	500 VT	1.000 VT
4.	Appointment of bailiff	500 VT	1.000 VT
5.	For executing writ of possession or delivery	1.000 VT	5.000 VT
6.	For sale under execution or distress warrant, including the receipt of the purchase money and delivery of property		
	Calculated on the amount of the purchase money	10%	10%

7. On application for judgment summons and examination as to judgment-debtor's means	1.000 VT	5.000 VT
8. For arrest of judgment-debtor and conveying him to prison (besides travelling expenses)	1.000 VT	5.000 VT
9. For any other duty not specified above, such sum as the court may prescribe not exceeding VT 5.000		

SERVICE IN CIVIL PROCEEDINGS

1. For service of a summons or subpoena or any other process on each party or witness Where service is to be effected more than two miles from the court-house, a minimum fee of 100 VT per mile, together with reasonable travelling expenses actually incurred, shall be payable in addition to the service fee	1.000 VT	1.000 VT
2. Preparing affidavit of service, if ordered by court	1.000 VT	1.000 VT

INTERPRETATION IN CIVIL PROCEEDINGS

Constitutional matters per day or part thereof	20.000 VT
Non-Constitutional matters per day or part thereof	10.000 VT

NON-CONTENTIOUS PROCEEDINGS

On any application in Chambers	2.000 VT	5.000 VT
--------------------------------	----------	----------

CIVIL APPEALS

1. On filing a notice of appeal from a final decision (including setting down and notice of hearing)	5.000 VT	10.000 VT
2. On filing a notice of appeal from an interlocutory decision (including setting down and notice of hearing)	5.000 VT	10.000 VT
3. On an application for :		
(a) enlargement of time;		
(b) fixing or dispensing with security;		
(c) leave to amend;		
(d) directions for service;		
(e) stay of execution; or		
(f) any interim or other order	5.000 VT	10.000 VT

4.	On filing respondent's notice	5.000 VT	5.000 VT
5.	On every bond or deposit	2.000 VT	5.000 VT
6.	On justification of each surety	1.000 VT	1.000 VT
7.	On filing any affidavit or other document unless otherwise provided	2.000 VT	2.000 VT
8.	For copies of the record of the appeal for the use of the court - for every page;		
	(a) of the certified copy	500 VT	500 VT
	(b) of each of the uncertified copies	250 VT	500 VT
9.	For copies of the record of the appeal for any party for every page	300 VT	300 VT
10.	On hearing : a fee of the same amount as the fee payable on filing notice of appeal but if the respondent fails to appear at the hearing, half the amount of such fee		
11.	For a copy of a judgment - for each page	150 VT	150 VT
12.	On entering or sealing the judgment made on the hearing of an appeal	2.000 VT	3.000 VT
13.	On entering or sealing any other order made by the Court of Appeal or a Judge thereof or a Judge of the Supreme Court including orders for security of costs and enlargement of time	1.000 VT	3.000 VT
14.	On certifying a copy of a judgment or order as a true copy - for each page	500 VT	500 VT
15.	On any certificate by the registrar	500 VT	500 VT
16.	On filing a bill of costs and obtaining an appointment to tax	5.000 VT	5.000 VT
17.	On taxation on every one thousand vatu or part thereof allowed	500 VT	500 VT
18.	On a certificate or allocatur of the taxing officer	1.000 VT	5.000 VT



REPUBLIC OF VANUATU

POLICE REGULATION 1980

APPOINTMENT

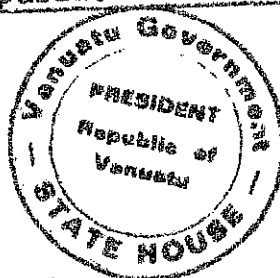
IN EXERCISE of the power contained in section 10(1) of the Police Regulation, 1980, and in accordance with the advice of the Police Service Commission, I APPOINT

JOHN PATRICK HOLLOWAY

Commandant of the Police Force of the Republic of Vanuatu for a period of two years with effect from the first day of June 1983.

MADE at State House Port Vila this 7th day of June, 1983.

A G SOKOMANU
President of the
Republic of Vanuatu



REPUBLIQUE DE VANUATU

REGLEMENT DE 1980 RELATIF AU CORPS DE POLICE

NOMINATION

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

VU les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10 du Règlement de 1980
relatif au Corps de Police et sur avis de la Commission du Service de Police,
nomme

JOHN PATRICK HOLLOWAY

Commandant de la force de police de la République de Vanuatu, pour une
période de deux ans à compter du 1er juin 1983.

FAIT à la Présidence de la République, Port-Vila, le 7 Juin 1983.

A.G. SOKOMANU

Président de la République de Vanuatu.

THE COCOA ACT N° 26 OF 1981

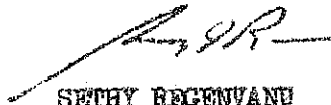
Notice Of Appointment Of Cocoa Inspectors

In exercise of the powers conferred by Section 12 (1) of the Cocoa Act N° 26 of 1981 and on the recommendation of the Director of Agriculture I hereby appoint the following persons Cocoa Inspectors with effect from the date of publication of this notice in the Gazette :

David Tau

Geoffrey Takaro

MADE at Port Vila this 6th day of June 1983.



SEMY REGENVANU

Minister of Land and Natural Resources

REPUBLIQUE DE VANUATU

LOI N°26 DE 1981 SUR LE CACAO

NOMINATION

Le Ministre des Ressources naturelles,
VU les dispositions du paragraphe 1) de l'article 12 de la loi n° 26
de 1981 sur le cacao, nomme,

David Tau

Geoffrey Takaro

inspecteurs du cacao, à compter de la date de publication du présent
avis au Journal officiel.

FAIT à Port-Vila le 6 juin 1983.

Sethy Regenvanu

Ministre des Affaires foncières et des
Ressources naturelles.

REPUBLIC OF VANUATU

COMPANIES REGULATION (CAP.9)

TAKE NOTICE pursuant to Section 369 of the Companies Regulation (Cap.9) the name of :-

LOWNDES LAMBERT (PACIFIC) LIMITED

has been struck off the Register of Companies at Vila, Vanuatu, and the company dissolved.

Dated at Vila this second day of June 1983.

S.C. Hakwa

REGISTRAR OF COMPANIES

REPUBLIC OF VANUATU

COMPANIES REGULATION (CAP.9)

TAKE NOTICE pursuant to Section 369 of the Companies Regulation (Cap.9) the names of :-

TRIBAL INTERNATIONAL LIMITED
V.U.T. HOLDINGS LIMITED

have been struck off the Register of Companies at Vila, Vanuatu, and the companies dissolved.

Dated at Vila this fourteenth day of May 1983.

S.C. Hakwa

REGISTRAR OF COMPANIES